

Studien zu Simon de Vlieger als Marinemaler

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung des Grades eines Doktors

der Philosophie am Fachbereich 18 (Kunstwissenschaften)

der Freien Universität Berlin

vorgelegt von

Jan Kelch

aus Berlin

Berlin 1971

Studien zu Simon de Vlieger als Marinemaler

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung des Grades eines Doktors
der Philosophie am Fachbereich 18 (Kunstwissenschaften)
der Freien Universität Berlin

vorgelegt von

Jan Kelch

aus Berlin

Berlin 1971

Referent: Prof. Dr. Hans Kauffmann

Co-Referent: Prof. Dr. Otto von Simson

Tag der mündlichen Prüfung: 15. März 1971

Inhaltsverzeichnis

Literatur	III
Einleitung	X
I. Kapitel	
Zur Biographie	1
II. Kapitel	
Die Jahre in Rotterdam: um 1601 bis April 1634	
1. Die ersten Gemälde	11
2. Die künstlerische Situation	18
a) Jan Porcellis und Hendrick C. Vroom ..	18
b) Adam Willaerts	27
c) Willem Buytewech	31
3. Der Frühstil Simon de Vliegers	33
III. Kapitel	
Die Jahre in Delft: Mitte 1634 bis Mitte 1638	
1. See- und Flußlandschaften	42
2. Christus und die Jünger im Seesturm	50
IV. Kapitel	
Die Jahre in Amsterdam: Mitte 1638 bis 1648	
1. Marinehistorien	62
2. Bewegte Seelandschaften	69
3. Der Einfluß Rembrandts	76
4. Seegewitter	83
5. Schiffbruch im Sturm an Steilfelsen	86
6. Die "Aemilia" unter vollen Segeln	101
V. Kapitel	
Die Jahre in Weesp: 1649 bis 1653	
Die Ausschiffung des Prinzen Friedrich Heinrich	106
Exkurs: Jan van de Cappelles 'Truppeneinschiffung' der J. Robarts-Collection	122
Abkürzungen	123
Anmerkungen	124
Vorläufiges Verzeichnis der Seestücke, Strandland- schaften und Genrebilder de Vliegers	146
Lebenslauf	



Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41548807_0013

Literatur

Sammlungs-, Ausstellungs- und Versteigerungskataloge, die über das jeweils diskutierte Bild bzw. seinen Künstler keine nennenswerten Angaben enthalten, sind nicht aufgeführt.

- | | |
|---------------------|---|
| Bénézit, E | Dictionnaire critique et documentaire des Peintres, Sculpteurs, Dessinateurs et Graveurs, 8 Bde., Paris 1948-1959. |
| Thieme-Becker | Allgemeines Lexikon der bildenden Künste, 37 Bde., Leipzig 1908-1950. |
| Wurzbach, A.von | Niederländisches Künstlerlexikon, 3 Bde., Wien/Leipzig 1906-1911. |
| Aitzema, L. van | Saken van Staat en Oorlogh, III, 's-Gravenhage 1669. |
| Archibald, Ed. H. | The Netherlands School of Marine Painters of the Sixteenth and Seventeenth Centuries, Greenwich o.J. |
| Baard, H.P. | Willem van de Velde de Oude
Willem van de Velde de Jonge,
Amsterdam (Palet Serie) o.J. |
| Badt, Kurt | Raumphantasien und Raumillusionen, Köln 1963. |
| Balen, Matthijs | Beschryvinge der Stad Dordrecht, II, Dordrecht 1677. |
| Barlaeus, Caspar | Medicea Hospes sive Descriptio Publicae Gratulationis, Amsterdam 1638. |
| Bartsch, Adam | Le Peintre Graveur, I, Wien 1803. |
| Bastelaer, René van | Les Estampes de Bruegel l'Ancien, Brüssel 1908. |
| Bauch, Kurt | Rembrandt Gemälde, Berlin 1966. |
| Bernt, Walther | Die Niederländischen Maler des 17. Jahrhunderts, 4 Bde., München 1960-1962. |
| Bode, Wilhelm von | Die Ausstellung von Gemälden älterer Meister im Berliner Privatbesitz, Jahrbuch d. Preuss.Kunst-sammlungen, IV, 1883. |

- Bode, Wilhelm von Die Großherzogliche Gemälde-Galerie im Augusteum zu Oldenburg, Wien 1888.
- Die Meister der holländischen und flämischen Malerschulen, 9. Aufl. (Bearb. von E. Plietzsch), Leipzig 1958.
- Bol, L.J. Zee-, Rivier- en Oevergezichten. Nederlandse schilderijen uit de zeventiende eeuw. Ausstellung im Dordrechter Museum, Juli/September 1964.
- Boom, A. van Ontwikkeling en karakter der oude monumentale glasschilderkunst, Amsterdam o.J.
- Branden, F.J. v.d. Geschiedenis der Antwerpsche Schilderschool, III, Antwerpen 1883.
- Bredius, Abr. De Schilder Johannes van de Cappelle, Oud Holland, X, 1892, S. 27 ff. und S. 133 ff.
- Johannes Porcellis, zijn Leven, zijn Werken, Oud Holland, XXIII, 1905, S. 69 ff. und Oud Holland, XXIV, 1906, S. 129 ff. u. 248 ff.
- Künstler-Inventare, Urkunden zur Geschichte der holländischen Kunst des XVI., XVII. und XVIII. Jahrhunderts, 7 Teile in: Quellenstudien zur holländischen Kunstgeschichte, V-VII und X-XIV, Den Haag 1915-1922.
- Rembrandt Gemälde, Wien 1935.
- Brouwer, Ancher, A.J.M. Een paar aanteekeningen betreffende de Nieuwe Kerk te Amsterdam, Amsterdamsch Jaarboekje 1897.
- Cats, Jakob 's Werelts Begin, Midden, Eynde, Besloten in den Trou-Ringh, met den Proef: steen van den selven ..., Dordrecht 1637 (Hier gearbeitet nach der 1712 in Amsterdam erschienenen Ausgabe).
- Chatterton, E. Keble Old Sea Painting, London 1928.

- Crone, G.C.E. Nederlandsche Jachten, Binnen-
schepen, Visschersvaartuigen en
daarmee verwante kleine Zeeschepen,
1650-1900, Amsterdam/New York 1926.
- Diekerhoff, F.L. De oorlogsvloot in de zeventiende
eeuw, Bussum 1967.
- Drost, Willy Barockmalerei in den germanischen
Ländern, Handbuch der Kunstwissen-
schaft, Wildpark-Potsdam 1926.
- Eisler, Max Die Delfter Gobelinfabrik, Oud
Holland, XXXIX, 1921.
- Elias, J.E. Schetsen uit de geschiedenis van ons
zeewezen, 1568-1652, 's-Gravenhage
1916.
- Erasmus, Kurt Roelant Savery, Diss., Halle 1908.
- Eysten, J. Het leven van Prins Willem II,
Amsterdam 1916.
- Floerke, H. Studien zur niederländischen Kunst
und Kulturgeschichte. Die Formen des
Kunsthandels, das Atelier und die
Sammler in den Niederlanden vom 15.
- 18. Jahrhundert, München/Leipzig
1905.
- Fokkens, Melchior Beschrijvinge der wijdt-vermaarde
Koopstadt Amstelredam, 1662.
- Gerson, Horst Ausbreitung und Nachwirkung der hol-
ländischen Malerei des 17. Jahrhun-
derts, Haarlem 1942.
- Glück, Gustav Bruegels Gemälde, Wien 1932.
- Goldschmidt, Ad. The Style of Dutch Painting in the
Seventeenth Century, Art Quarterly,
II, 1939, S. 3 ff.
- Haverkamp Begemann,
Egbert Willem Buytewech, Amsterdam 1959.
- Haverkorn
van Rijsewijk, P. Simon Jacobsz. de Vlieger, Oud
Holland, IX, 1891, S. 221 ff. und
Oud Holland, XI, 1893, S. 229 ff.
- Willem van de Velde de Oude,
Oud Holland, XVI, 1898, S. 65 ff.
- Jan Porcellis, Onze Kunst 1906, I,
S. 189 ff., II, S. 64 ff.

- Hoet, Geraard Catalogus of Naamlyst van Schilderyen met derzelver pryzen, 2 Bde., 's-Gravenhage 1752.
- Hofstede de Groot, C. Beschreibendes und kritisches Verzeichnis der Werke der hervorragendsten holländischen Maler des XVII. Jahrhunderts, 10 Bde., Esslingen/Paris 1907-1928.
- Die Urkunden über Rembrandt, Den Haag 1906.
- Arnold Houbraken und seine Grootte Schouburgh, Den Haag 1893.
- Hollstein, F.W.H. Dutch and Flemish Etchings, Engravings and Woodcuts, Amsterdam 1949 ff. (noch im Erscheinen).
- Hoof, C.G.'T Onze vloot in de schilderkunst, Feest-bundel Dr. Abraham Bredius, aangeboden den 18. April 1915, Amsterdam 1915, I, S. 97 ff.
- Houbraken, Arnold De groote schouburgh der Nederlandtsche konstschilders en schilderessen, 3 Bde., Amsterdam 1718-1721 (Hier benutzt die 2. Aufl., 's-Gravenhage 1753).
- Huizinga, J. Holländische Kultur im siebzehnten Jahrhundert, Basel/Stuttgart 1961.
- Jantzen, Hans De ruimte in de hollandsche zeeschildering, Onze Kunst 1910, XVIII, S. 105 ff.
- Niederländische Malerei im 17. Jahrhundert, Leipzig 1912.
- Über den kunstgeschichtlichen Raum-begriff, Sitzungsberichte der Bayerischen Akademie der Wissenschaften, Philosophisch-Historische Abteilung, 1938, Heft 5.
- Kellen, J. Philip van der Nederlandsche Zeeschepen van ongeveer 1470 tot 1830, Leiden 1913.

- Konijnenberg, E. van De Scheepsbouw van af zijn oorsprong, Deel I-III, Brüssel o.J. (1913).
- Kunstreich, Jan S. Der geistreiche Willem, Kiel 1959.
- Lugt, Frits Rembrandt, Amsterdam 1952 (Vortrag), in: Actes du XVII^{me} Congrès international d'Histoire de l'Art, Den Haag 1955.
- Mander, Carel van Het Schilderboek..., Haarlem 1604
- Müller, Gustav Die Bildersammlungen Anhalts, Zeitschrift f. bildende Kunst, XIV, 1897.
- Muller, Frederik Beschrijvende Catalogus van 7000 Portretten van Nederlanders, Amsterdam 1853.
- Muller Fz., S. De Utrechtsche Archieven I, Schilders-vereeningingen te Utrecht. Bescheiden uit het Gemeente-Archief, Utrecht 1883.
- Obreen, Fr. D.O. Archief voor Nederlandsche kunstgeschiedenis. Verzameling van meeren-deels onuitgegeven berichten en mededeelingen..., Rotterdam 1877-1890, 7 Bde.
- Palmer, Eric My Collection of Marines, Connoisseur, CXLV, 1960, S. 11 f.
- Peterejus, E.W. Scheepsmodellen, Binnenschepen, Bussum 1964.
- Pine, John The tapestry hangings of the House of Lords, London 1739.
- Preston, Sir Lionel Sea and River Painters of the Netherlands, London/New York/Toronto 1937
- Regteren Altena, J.Q. van Amsterdam ontvangt de Kroon op haar wapen, door Emanuel de Witte geschildert, 77ste Jaarverslag van het Oudheidk. Genootschap 1934/35. Hierzu Nachtrag im 81ste Jaarverslag 1938/39, S. 73 ff.
- The Drawings of Jacques de Gheyn, I, Amsterdam 1936.

- Robinson, M.S. Van de Velde Drawings... in the National Maritime Museum Greenwich, Cambridge 1958.
- Rosenberg, Jakob The Wreckers by Simon de Vlieger, Fogg Art Museum, Harvard University, Annual Report 1953/54, S.8.
- Schaffran, E. Das Dr. von Wurzbach-Legat an die Gemäldegalerie der Akademie der bildenden Künste in Wien, Oud Holland 19
- Scheltema, A. Rembrandt, Paris 1866.
- Spaan, Geraard van Beschrijvinge der Stad Rotterdam, 2. Aufl. 1713.
- Stechow, Wolfgang Salomon van Ruysdael, Eine Einführung in seine Kunst, Berlin 1938.
- Significant Dates on some Seventeenth Century Dutch Landscape Paintings, Oud Holland, LXXV, 1960, S. 79 ff.
- Dutch Landscape Painting of the Seventeenth Century, London 1966.
- Stridbeck C.G. Bruegelstudien, Stockholm 1956.
- Valentiner, Wilh.R. Jan van de Cappelle, Art Quarterly, IV, 1941, S. 272 ff.
- Verlooy, Frederik d'Amstelsche Zang-goddin, Amsterdam 1660.
- Visscher, Roemer Zinne-Poppen, Amsterdam o.J. (1614).
- Volhard, Hans Die Grundtypen der Landschaftsbilder Jan van Goyens und ihre Entwicklung, Diss., Halle 1927.
- Vollmer, Hans Simon de Vlieger, in: Thieme-Becker's Künstlerlexikon, XXXIV, 1940, S. 462.
- Vondel, Joost v.d. Het Lof der Zee-Vaert, De Werken van Vondel, hg. von J.F.M. Sterck, Amsterdam 1929, II (1620-1627).
- Vries, A.D. de Biografische Aanteekeningen, Betreffende voornamelijk Amsterdamsche Schilders, Oud Holland, III, 1885.

- Waagen, G.F. Die Gemäldegalerie in der kaiserlichen Eremitage zu St. Petersburg nebst Bemerkungen über andere dortige Kunstsammlungen, München 1864.
- Handbuch der deutschen und niederländischen Malerschulen, 2 Bde. Stuttgart 1862.
- Wagenaar, Jan Amsterdam in zyne opkomst, aanwas, geschiedenissen, voorregten..., Amsterdam 1760-1788.
- Waldmann, Emil Simon de Vlieger und Rembrandt, Kunstchronik, N.F., 1906, Spalte 404/06.
- Wijn, J.W. Krijgsbedrijven onder Frederik Hendrick, in: Allgemeene Geschiedenis der Nederlanden, Deel VI, Utrecht 1953.
- Willis, Fred C. Die niederländische Marinemalerei, Leipzig o.J. (1911).
- Wiskerke, C. De scheepvaartwegen van Rotterdam naar zee, Rotterdam 1948.
- Worp, J.A. Constantijn Huygens over de Schilders van zijn tijd, Oud Holland, IX, 1891, S. 166 ff.
- Yk, Cornelis van De Nederlandsche Scheeps-bouwkonst open gestelt, Amsterdam 1697.
- Ysselstey, G.T. van Geschiedenis der Tapijtweverijen in de Noordelijke Nederlanden, 2 Bde., Leiden 1936.
- Zesen, Filips.van Beschrybungh der Weidtberuhmde Kaufstadt Amstelredam, 1664.

Einleitung

Simon de Vliegers Tätigkeit als Marinemaler und seine Bedeutung als entscheidender Stilträger des holländischen Seestücks im 17. Jahrhundert ist von der Forschung noch nicht vor größerem Bildbestand im einzelnen erörtert worden. Diese Aufgabe möchte die vorliegende Dissertation erfüllen.

Es soll versucht werden, die stoffliche und formale Vielfalt der Bilderscheingung der Marinen de Vliegers zu beschreiben und in ihrer Herkunft abzuleiten, chronologische Anhalte seiner Seestücke zu ermitteln und Merkmale ihrer stilistischen Entwicklung aufzuzeigen.

Die für die Arbeit getroffene Auswahl der Marinen aus dem mir bekannten Werk de Vliegers ist wesentlich durch die eben genannten Fragestellungen bestimmt. Gemälde, zu denen ich nur Katalogisierendes sagen kann, sind deshalb auch nicht im Text erörtert, jedoch in dem daran anschließenden "Vorläufigen Verzeichnis der Werke de Vliegers" berücksichtigt. Grundsätzlich ausgeschlossen bleiben auch all die bildnerischen Gegenstände, die nicht von marinen Dingen handeln. Dies gilt in erster Linie für das hand- und druckgraphische Oeuvre de Vliegers, das vorwiegend Motive vom anderen Element, wie Wald- und Strandlandschaft, Fischergenre, Tierstück, Architekturdarstellung und Figurenbild, umfaßt. Soweit mir Zeichnungen marinen Inhalts bekannt geworden sind, werden sie nur betrachtet, wo sie die stilistische Situation des malerischen Werkes erweitern helfen.

Diese Eingrenzung des Materials weist die vorliegende Untersuchung unzweifelhaft als Studie aus bzw. als eine Vorarbeit für eine kritische Werkmonographie. Die erweiterte Originalkenntnis, die eine solche Zusammenstellung und Bewertung möglichst aller Aspekte im Schaffen de Vliegers voraussetzt, hätte den zeitlichen und finan-

ziellen Rahmen eines Dissertationsprojektes gesprengt. Der Verfasser hofft allerdings, diese Aufgabe eines Tages von einer beruflich sicheren Existenzgrundlage her erfüllen zu können.

Ein Problem kunsthistorischer Auseinandersetzung mit Simon de Vlieger als Marinemaler ist - trotz ausreichenden Bildmaterials - der Mangel an datierten und datierbaren Arbeiten sowie die stilkritischem Sehen nur wenig Anhalt bietende Motivarmut des Sujets. De Vliegers Gemälde schildern das Wasser als Landschaft, selten als Schauplatz marinehistorischer Ereignisse, und so erblickt das Auge meist nur die von wenigen Fahrzeugen belebte See, einen niedrigen Horizont und den unabsehbar sich spannenden Himmel. In einem solchen Schaffen ist es kaum möglich, eine zeitlich eindeutige Abfolge der Gemälde aufzustellen. Ohne Anhaltspunkte aus allgemeinen Stilbestrebungen in der holländischen Malerei jener Zeit kommt eine Chronologie der Seestücke de Vliegers nicht aus.

H. Jantzen hat schon 1910 in seinem Aufsatz "De ruimte in de hollandsche zeeschildering" (Onze Kunst, XVIII, S.105 ff.) Stilperioden der Gesamtentwicklung auf das Marinebild bezogen und ausgewertet. Seine Untersuchung erhellt, wie empfindlich gerade das Seestück für den Wandel des Stils gewesen ist: "De schildering der Hollandsche zeestukken ontwikkelt zich in de XVII^e eeuw met zulk een snelheid..., dat men zich inderdaad een weinig in de engte voelt gedreven wanneer men hare verschillende ontwikkelingsperioden na wil gaan. En toch is die ontwikkeling geregeld en trapsgewijs geweest. De voorstelling van zekere tooneelen blijft geboonden aan zekere perioden van die eeuw..." (S.105).

Auch F.C. Willis orientiert den Aufbau seiner grundlegenden Monographie über das "Niederländische Marinebild", Leipzig o.J. (1911) am Werdegang der holländischen Malerei im 17. Jh. So gliedert er seine Arbeit in drei größere Ab-

schnitte und gibt ihnen Überschriften, die bereits Stilaspekte des holländischen Seestücks bezeichnen: "Das Marinehistorienbild", "Der graue Ton und die Stimmungsmalerei" und "Die Erneuerung des Kolorismus, Effektstück und Vedute". Die aus dem Gesamtverlauf holländischer Malerei erschlossenen und für das Marinebild modifizierten drei Stilstufen nutzt Willis folgerichtig für die chronologische und entwicklungsgeschichtliche Bestimmung einzelner Künstler. Zum Werk de Vliegers bemerkt er: "Nirgends so deutlich wie hier prägen sich die drei Stadien aus, die die Seemalerei jener Epoche durchzumachen hatte..." (S. 45). Im Schaffen de Vliegers, das die Jahre von etwa 1620-1653 umfaßt, lassen sich in der Tat Merkmale aller drei Entwicklungsstufen aufzeigen. Datierungsfragen können hierdurch grundsätzlich beantwortet werden.

In der so richtigen Anlage der Arbeit von Willis offenbart sich der Einfluß seines Lehrers Adolph Goldschmidt, bei dem er 1909 in Halle über den gleichen Gegenstand dissertiert hat (vgl. Ad. Goldschmidt, *The Style of Dutch Landscape Painting*, in: *Art Quarterly*, II, 1939, S. 3 ff.). Allerdings handelt Willis' gegenüber der Dissertation wesentlich erweiterte Monographie in abgegrenzten Kapiteln auf nur hundert Seiten von vierundsiebzig Marinemalern. Die biographischen Nachrichten sind sorgfältig erfaßt, der kunsthistorischen Untersuchung mangelt es jedoch an Raum und breiterem Bildmaterial. An vielen Stellen ist eine recht beziehungslos verlaufende Vitensammlung entstanden. Bestimmte Themen des holländischen Seestücks in ihren sich von Künstler zu Künstler wandelnden Typenprägungen sind nicht verfolgbar gemacht. So gelingt keine deutliche Differenzierung des Gesamtstils sowie des Anteils des einzelnen Malers.

"Die Ausdehnung des Stoffes ließ ein eingehenderes Vertiefen in Einzelheiten unratsam erscheinen...", schreibt Willis im Vorwort seines Buches. Methode der vorliegenden Arbeit ist es, die entgegengesetzte Richtung zu versuchen.

Nun haben es die folgenden Analysen auch leichter gemacht, denn ihnen stand das aus aller Welt zusammengetragene wertvolle Material über niederländische Kunst des Haager Rijksbureau voor Kunsthistorische Dokumentatie zur Verfügung. Die dort bewahrten Fotos und Katalogauszüge sowie die Notizen von C. Hofstede de Groot und Abr. Bredius bilden die Hauptquelle meiner Arbeit.

Diesem Institut und seinen Mitarbeitern bin ich zu tiefem Dank verpflichtet.

Danken möchte ich auch meinem verehrten Lehrer, Herrn Professor Dr. Hans Hauffmann. Seine Vorlesung über die "Niederländische Malerei im 17. Jahrhundert, die er im Sommersemester 1962 und im Wintersemester 1962/63 an der Freien Universität Berlin hielt, haben die Anregung und sind eine Grundlage dieser Arbeit.

I. Kapitel

Zur Biographie

P. Haverkorn van Rijsewijk hat im Oud Holland von 1891 und 1893 die wichtigsten erhaltenen Urkunden und Quellen zum Leben und Werk de Vliegers zusammengestellt und ausgewertet. Von Abr. Bredius in den "Künstler-Inventaren" veröffentlichte Akten sowie seine vom Haager Rijksbureau voor Kunsthistorische Dokumentatie bewahrten unpublizierten Archivexzerpte können den Lebenslauf de Vliegers jedoch in einigen Punkten präzisieren. Eine erneute kritische Sichtung des Urkunden- und Quellenmaterials erscheint deshalb notwendig.

Simon Jacobsz. de Vlieger wird um 1601 geboren. Den Zeitraum der Geburt bestimmt annähernd ein Notariatsprotokoll vom 16. Mai 1648, in dem der Künstler als "oud omtrent 47 jaren" genannt ist (1). Ob Rotterdam als Geburts- und Vaterstadt bezeichnet werden kann, bleibt fraglich (2). Es ist lediglich eine Vermutung, daß de Vliegers Elternhaus in der Maasstadt gestanden hat und daß er dort Kindheit und die ersten Jahre künstlerischer Tätigkeit verbrachte. Nachrichten, die die besonderen familiären und künstlerischen Bindungen zu Rotterdam belegen, setzen erst mit der zweiten Hälfte der 20er Jahre ein.

Einblick in de Vliegers verwandtschaftliche Verhältnisse bietet ein Rotterdamer notarielles Protokoll vom 27. April 1634 (3):

Op 27. April 1634 compareerden enz. Symon Jacobse de Vlieger, Neeltje Jacobse de Vlieger, Lysbeth & Geertge Pieters als erffgenamen van den Jacob Pietersz. van Zwet, dewelcke te samen ende elcx int bisonder bekennen by desen voldae ende betaelt te wezen van Lysbeth Wouters, wede. van voors. Jacob Pieterse, van haer respective erffnisse de comparanten in de goederen van voors. Jacob Pieterse competerende.

Laut Protokoll hat de Vlieger eine Schwester: Neeltje Jacobse. Vermutlich malte sie auch. Ihren Namen tragen jedenfalls die beiden Blumenstücke in der Hamburger Kunsthalle und im Dessauer Amalienstift (4).

Nach P. Haverkorn van Rijsewijk ist Jacob Pietersz. van Zwet als Vater, de Vliegers anzusehen (5). Darauf deuten der Inhalt der Akte, die den Künstler als einen der Erben des verstorbenen Jacob Pietersz. aufführt, und schließlich auch das Patronymikon "Symon Jacobse". Zweifel sind jedoch angebracht, denn die im Schriftstück genannte Witwe des Jacob Pietersz., Lysbeth Wouters, ist entgegen Haverkorn van Rijsewijks Auffassung nicht de Vliegers Mutter. Des Künstlers Mutter heißt Eva Symons. In einem Amsterdamer Notariatsprotokoll vom 20. November 1648 fungiert de Vlieger als "lasthebbende van syn moeder Eva Symons, die erffgenaem is van haer suster Aechten Symons" (6).

De Vlieger kann nur dann Sohn des Jacob Pietersz. van Zwet gewesen sein, wenn dieser, von Eva Symons geschieden, mit Lysbeth Wouters in zweiter Ehe gelebt hat (7).

Am 10. Januar 1627 findet in Rotterdam die Trauung zwischen de Vlieger, "jonckgesel inde nieuwestraet", und Anna Gerridts van Willige, "jongedochter op de delffschevaert", statt (8). Zwischen dem 10. und 17. Juni 1628 müssen die Eheleute den Rotterdamer "Kerkmeesters" Begräbniskosten für ein verstorbenes Kind entrichten (9). Am 28. Juni 1630 wird ihnen eine Tochter, Cornelia, geboren (10).

Zu Beginn des Jahres 1634 wird de Vlieger aus uns bekannten Gründen erwogen haben, sich in Delft sesshaft zu machen. Am 25. Februar 1634 schließt er für das in der Prinzenstadt gelegene Haus "Kranenburch" einen Mietvertrag ab (11). Er mietet das Haus vom 1. Mai 1634 an für drei Jahre. Er wird also Ende April / Anfang Mai 1634 von Rotterdam nach Delft übersiedelt sein.

Seit dem 18. Oktober 1634 ist er Mitglied der Delfter St. Lukasgilde (12).

Eine Akte vom 12. März 1638 berichtet, daß de Vlieger inzwischen ein anderes Delfter Haus, die "Houttuyn", bewohnt (13). Die auf drei Jahre befristete Mietdauer für

sein erstes Delfter Quartier war zu diesem Zeitpunkt auch bereits abgelaufen. In der eben genannten Akte verpflichtet sich de Vlieger, die "Houttuyn" bis zum 1. Mai 1638 zu räumen. Die Kündigung war ihm bereits im September 1637 ausgesprochen worden. Vermutlich aus diesem Grunde hatte er auch schon am 14. Dezember 1637 mit dem Rotterdamer Maler und Kunsthändler Crijn Hendrickse Volmarijn einen Kaufvertrag über ein in der Rotterdamer Schilderstraet gelegenes Haus mit Grundstück abgeschlossen (14). Im Vertrag verspricht er, die Kaufsumme in Bildern "als hij voor andere luyden daglicx maeckt" in monatlichen Raten abzutragen.

Der Künstler zieht jedoch nicht wieder nach Rotterdam, denn in einer Akte vom 19. Juli 1638, in der C.H. Volmarijn seiner Gattin Vollmacht über den Verkauf des Hauses erteilt, ist de Vlieger plötzlich als "schilder woonende tot Amsterdam" genannt (15). Die Urkunde der Übergabe des Hauses vom 30. Juli 1638 bestätigt den Wechsel des Wohnorts (16).

De Vlieger wird zwischen dem 1. Mai und spätestens dem 19. Juli 1638 von Delft nach Amsterdam übergesiedelt sein. Bis zum 1. Mai hatte er sein Haus in Delft zu verlassen, und am 19. Juli ist er bereits als in Amsterdam wohnhaft gemeldet. Es ist anzunehmen, daß er sofort nach Ablauf der gesetzzten Kündigungsfrist nach Amsterdam zog, sich dort also schon im Mai 1638 aufgehalten hat (17). Bürger dieser Stadt ist er erst seit dem 5. Januar 1643 (18).

Im September 1644 weilt de Vlieger wieder in Rotterdam. Er verkauft dort am 17. des Monats sein von Volmarijn erworbenes Haus mit beträchtlichem Gewinn (19).

Im November 1648 lebt de Vlieger noch in Amsterdam (20). Anfang 1649 kann er sich jedoch schon in dem südöstlich Amsterdams gelegenen Städtchen Weesp aufgehalten haben, denn er kauft dort am 13. Januar 1649 für fl. 2.500 ein "seecker huys, hoffstede ende werff, staende ende gelegen aen de noort syde van 't smalle Weesp, in Weesper

Carspel" (21). De Vlieger verspricht, einen Teil der Kaufsumme in Gemälden zu erstatten.

Am 6. Oktober 1651 heiratet in Weesp die Tochter des Künstlers, Cornelia, den Amsterdamer Maler Paulus van Hillegaert (22).

Am 28. Februar 1652 weilt de Vlieger noch einmal in Rotterdam. Er fungiert als Zeuge einer notariellen Verhandlung. Das Protokoll bezeichnet ihn als Witwer: "Symon de Vlieger getrouwt gehad hebbende Annitje Gerrits za (ligen) ged (achtenis)" (23).

Zu Beginn des Jahres 1653, vermutlich Anfang März, ist de Vlieger in Weesp gestorben. Unter dem 13. März 1653 findet sich im Kirchenbuch der "Hervormde Kerk" die Eintragung: "De kerck credit van dese naervolgende dootschulden: van Sijmon de Vlieger - f. 13-18" (24).

De Vlieger hat minderjährige Kinder hinterlassen. Noch 1663 mußten "over de minderjarige kinderen van selfden de Vlieger" Vormünder angestellt werden (25). Für die Kinder war gut gesorgt (26).

De Vlieger gehört zu den wenigen holländischen Malern, die durch ihre Arbeit zu Wohlstand gelangten. Seit den 30er Jahren begegnen wir seinen Werken in Inventaren und Versteigerungskatalogen (27). Auch Rembrandt besaß eine Marine, ein "graeuwte", von de Vlieger (28). Schon 1637, als er den Rotterdamer Hauskauf mit Gemälden finanziert, wird sich seine Kunst gewisser Wertschätzung erfreut haben. Am 20. Januar 1640 verfügt er über soviel Geldmittel, daß er zusammen mit anderen Malern - darunter auch Rembrandt - dem Amsterdamer Kunsthändler Hendrick Uylenburgh eine beträchtliche Summe zur Unterstützung und Förderung seines Geschäftes ausleihen kann (29). De Vlieger wird sich von solcher Maßnahme verstärkten Absatz seiner Arbeiten versprochen haben. Bis in die Spätzeit scheinen seine Werke sicheren Marktwert besessen zu haben, denn auch für den

Weesper Hauskauf werden Gemälde als Zahlungsmittel anerkannt. Noch 1752 weiß Gerard Hoet in seinem "Catalogus of Naamlyst van Schilderyen" fünfundzwanzig Gemälde de Vliegers zu nennen. Neben Seestücken befinden sich darunter vier Landschaften, die Wiedergabe eines Reitergefechts und eine Reihe von Strand- und Dünendarstellungen, von denen eine Daniel Vosmaer gemalt und de Vlieger mit Figuren staffiert haben soll (30).

Nur wenige Aufträge hatte die öffentliche Hand im vorwiegend protestantischen Norden der Niederlande an die Künstler zu vergeben. De Vliegers Anteil an diesen Aufgaben darf als schöne Würdigung seines vielseitigen Talents gewertet werden.

Delft besitzt in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts eine weit über Hollands Grenzen hinaus bekannte Produktionsstätte für Bildteppiche (31). Der aus religiösen Gründen 1591 aus den südlichen Niederlanden geflüchtete Franchois Spierinx richtet sich im Siechenhaus des St. Agnes-Klosters eine Teppichmanufaktur ein. Noch in der ersten Hälfte der 90er Jahre des 16. Jahrhunderts entsteht dort im Auftrag des englischen Seehelden Lord Howard die berühmt gewordene Folge von zehn Wandbehängen mit der Wiedergabe der Vernichtung der spanischen Armada. Die Patronen fertigt Hendrick Cornelisz. Vroom an. Carel van Mander berichtet, daß Vroom ihm diesen Auftrag zu verdanken habe (32).

Nach dem Tode Franchois Spierinxs übernimmt Maximiliaan van der Gucht die Manufaktur. Seinen ersten größeren Auftrag, das Bürgermeisterzimmer im Delfter Rathaus mit Tapisserien auszuschnücken, erhält er 1640 vom Magistrat der Stadt. De Vlieger fertigt die Patronen an. Nicht van der Gucht, sondern der Magistrat wird de Vlieger, der zu dieser Zeit bereits in Amsterdam lebt, beauftragt haben, denn der Magistrat bezahlte die Vorlagen, und sie blieben auch dessen Eigentum (33). In den Rechnungsbüchern der

Stadtverwaltung sind unter dem 2. Dezember 1640 und dem 10. März 1641 insgesamt fl. 700 abgebucht, die an de Vlieger, "schilder woonende tot Amsterdam", ausgezahlt worden waren (34). Die Wandbehänge sind verschollen, und was sie darstellten, ist nicht überliefert.

1642 erhält die Rotterdamer Grote Kerk eine neue Orgel. Am 7. Januar 1645 wird in das "Rekeningboek van Kerkmeesters" notiert (35):

Betaelt aen Symon de Vlieger, schilder tot Amsterdam, over het schilderen vant groote en cleyne deuren, mitsgaders het vergulde van groote orgel. Item van portael & verder anders te samen by quitantie de somme van 2000 gld.

Neben Vergoldungsarbeiten, die sicher Gehilfen überlassen blieben, war de Vlieger die besondere Aufgabe zugedacht, die Orgeltüren auszumalen. Auch dieses Werk ist nicht mehr erhalten. 1788 mußte die Orgel einem neuen Instrument weichen. G. van Reyn berichtet, daß auf den Türen zu sehen war (36):

... het beeld van David en andere toepasselijke figuren, van binnen waren zij hemelsblauw geverwd, met vergulde lijsten en randen.

Am 4. Januar 1648 schließen die "heeren Thesaurieren" der Stadt Amsterdam mit de Vlieger einen Vertrag ab über die Anfertigung des großen Fensters über dem Südportal der Amsterdamer Nieuwe Kerk (37). Der Künstler soll für seine Arbeit fl. 6000 erhalten, und "indien het wel nae de const ende net gemaect sal syn", stellt man ihm eine Prämie von fl. 250 in Aussicht. Obwohl de Vlieger hier eine für seine Zeit bedeutende Summe versprochen wird, verpflichtet ihn der Vertrag jedoch, beinahe die gesamten Herstellungskosten des Fensters zu übernehmen:

... sullen daerin begrepen syn voor eerst de moeyten ende costen van 't reysen, heen ende weder, daghgeden, verteeringhen, voor, geduerende ende na het aennemmen van 't werck, 't maecken van twee modellen na de const, een in 't cleyne ende 't ander in 't groot opte juyste maet om in tyden ende wylen te dienen tottet repareeren, item de teyckeninghen, glasschryven, backen, loot maecken,

insetten ende alles wat men dienaengaende soude moge bedencken niet uytgesondert.

Lediglich das "metselwerck ende yserwerck met steygeren" geht zu Lasten der Stadt.

De Vliegers Tätigkeit gehört in den Rahmen des Wiederaufbaus der 1645 ausgebrannten Nieuwe Kerk. Für das Fenster über der Eingangstür des Nordquerschiffes wurde der Utrechter Jan Gerritz. van Bronckhorst verpflichtet. Nur seine Arbeit ist, wenn auch gegen Ende des vorigen Jahrhunderts stark restauriert, noch erhalten und zeigt die legendarische Beschenkung Amsterdams mit dem dreikreuzigen Wappen durch den Grafen Willem IV. (38).

Aus Berichten der Amsterdamer Stadtchronisten erfahren wir, daß de Vlieger in dem gegenüberliegenden Fenster die Verleihung der römischen Kaiserkrone durch Maximilian I. an das Stadtwappen dargestellt hatte (39). Nicht einmal hundert Jahre hat dieses Fenster überdauert. 1740 berichtet Jan Wagenaar: "Doch dit glas, vry wat van 't weder geleden hebbende, is, al voor enige jaaren, weggenomen" (40).

Eine Vorstellung von der Arbeit de Vliegers vermitteln seine beiden Skizzen, Recto und Verso eines Blattes, im Amsterdamer Gemeente Archief (41). Die Figurenkompositionen scheinen der endgültigen Fassung recht nahe zu stehen, denn Filips von Zesen beschreibt (42):

Im anderen Fenster nach dem Tam oder Rathause zu / begnadiget Keiser Maximilian / dahmaliger Graf von Holland / die Amsterdamer met so einer hohen ehre / daß er ihnen über itzt gemeltes Wappen selbst seine keiserliche Krone verehret. Alhier erscheinen vor diesem Keiser / der in voller Kriegsrüstung stehet / mit dem gülden Vliese auf der Brust / die Amsterdamsche Bürgermeister wiederum / wie im vorigen Gemälde (Nordfenster) / in aller demuht und ehrerbietung.

Von den Stadtchronisten wird de Vliegers Werk unterschiedlich beurteilt. Melchior Fokkens meint (43):

Ten Zuyden na de Dam / is dit glas ook geschildert / maer mach by 't ander (Nordfenster) niet vergeleken worden.

Jan Wagenaar findet dagegen de Vliegers Arbeit "niet minder constig" als die Jan van Bronckhorsts (44).

Warum gerade de Vlieger mit einer so vorzüglichen Aufgabe bedacht worden war, bleibt fraglich. Sicher wäre er nicht beauftragt worden, wenn er nicht mit den Arbeitsmethoden eines Glasmalers vertraut gewesen und als solcher auch Ansehen genossen hätte. Daß sich seine Tätigkeit nicht nur auf die Anfertigung der Patronen beschränkte, wie Hans Vollmer ausführt (45), geht unmißverständlich aus dem eben zitierten Vertragstext hervor.

Nach A.J.M. Brouwer Ancher soll Jan van Bronckhorst seine Arbeiten am Nordfenster erst Mitte 1650 abgeschlossen haben (46). Früher wird auch de Vliegers Südfenster nicht vollendet gewesen sein, zumal der Vertrag des Künstlers vom 4. Januar 1648 datiert, van Bronckhorst jedoch schon am 27. August 1647 verpflichtet worden war (47). De Vlieger wird von Weesp aus, wohin er zu Beginn des Jahres 1649 übersiedelt, die Arbeiten fortgeführt haben. Einem möglichen Wechsel des Wohnorts scheint auch ein Passus im Vertragstext Rechnung zu tragen, der in das Honorar von fl. 6000 die "moeyten ende kosten van 't reysen, heen ende weder" miteinbezieht. Erst 1656, nach dem Tode des Künstlers, wird von den Schatzmeistern die Summe von fl. 4170 abgebucht, die man an de Vlieger "tot afcortingh van syn bedongen loon" gezahlt hatte (48).

Die 40er Jahre bedeuten für de Vlieger eine arbeitsreiche und wechselhafte Zeit. Wohnort und Ort künstlerischer Tätigkeit sind miteinander meist nicht identisch. 1640 ist er als "schilder tot Amsterdam" einige Zeit in Delft mit der Anfertigung der Vorlagen für die Tapisserien des Bürgermeisterzimmers beschäftigt. Zwischen 1642 und 1645 arbeitet er, wieder als "schilder tot Amsterdam", für längere Zeit in Rotterdam an der Orgel der Grote Kerk. In den Jahren 1648/49, vielleicht sogar bis 1650, entsteht dann das Südfenster der Nieuwe Kerk. Ein Teil dieser Arbeit wird von Weesp aus betrieben worden sein.

Es verwundert, daß Arnold Houbraken über de Vlieger kaum Angaben zu machen weiß. Er erwähnt ihn in der Vita des jüngeren Willem van de Velde als dessen Lehrer (49). Van de Velde wird de Vlieger von Amsterdam nach Weesp gefolgt sein, denn er lernt dort seine spätere Gattin, Petronella Le Maire, kennen (50). Sein Vater, Willem van de Velde der Ältere, ist uns als guter Bekannter de Vliegers überliefert (51).

Der durch den väterlichen Färbereibetrieb wohlhabende Amsterdamer Jan van de Cappelle ist zwar in engerem Sinne kein Schüler de Vliegers, zeigt sich aber durch dessen Spätstil tiefer als Willem van de Velde der Jüngere beeinflußt. Wenn er auch selbst seine Kunst als "liefhebberij" bezeichnet und Gerbrandt van den Eeckhout in das Album amicorum des Jacob Heyblocq schreibt, daß van de Cappelle die Malerei "by hem selffs uijt eygen lust" gelernt habe (52), so findet sich jedoch beinahe für jede seiner zwischen 1649 und 1651 entstandenen Marinen ein beispielgebendes Werk de Vliegers. Wie sehr van de Cappelle de Vliegers Arbeiten schätzte, erhellt sein Nachlaßinventar vom 4. Januar 1680, das uns mit einer der umfangreichsten und schönsten Privatsammlungen des holländischen 17. Jahrhunderts bekannt macht. Van de Cappelle besaß von de Vlieger acht Seestücke, ein Landschaftsgemälde und über tausenddreihundert Zeichnungen und Skizzen (53).

Houbraken widmet der Tochter de Vliegers, Cornelia, einen beinahe längeren Abschnitt als ihrem Vater. Vielleicht sagt es etwas über die geistige Atmosphäre ihres Elternhauses aus, wenn wir erfahren, daß sie die "Dichtkonst" verstand.

Houbraken zitiert aus Frederik Verloos 1660 erschienenem Gedichtband "d'Amstelsche Zang-goddin" Verse, die in Form einer Klage der Stadt Weesp über den Aufenthalt Cornelias in Amsterdam verfaßt sind (54). Cornelia verläßt nach ihrer Heirat im Oktober 1651 Weesp und lebt bei ihrem Gatten Paulus van Hillegaert in Amsterdam.

Gleichfalls aus Verloos Gedichtsammlung zitiert Houbraken, wenn auch nicht wortgetreu, die "Grafchrift op 't Graf van den deftigen en konstrijken Schilder Symon de Vlieger". Frederik Verloos reimt so (55):

Hier rust de Vlieger, die wel eer door zijn penzeelen,
Bevocht met dierbaar slijk door geest en hand gevoert,
Als Phoenix, t'zijner tijd, op doeken en paneelen
De nijdt, met eël gezwier de lippen heeft gesnoert.
Deez tomb houd wel zijn lijk maar niet zijn lof gesloten,
Die op de tongen zweeft van al de konstgenoten.

Houbrakens Zitat aus Joost van den Vondel: "De Vlieger nam in 't end de vlucht / uit dees benaauwde lucht", das man mit P. Haverkorn van Rijsewijk und F.C. Willis als besonderes Beispiel literarischer Würdigung werten möchte, ist nicht unserem Maler, sondern dem am 27. April 1651 gestorbenen Amsterdamer Pastor Jacob Vlieger gewidmet (56).

II. Kapitel

Die Jahre in Rotterdam: um 1601 bis April 1634

1. Die ersten Gemälde

In der Vielfalt und Verschiedenartigkeit maritimer Themen offenbart bereits de Vliegers Frühwerk ein wesentliches Kennzeichen seines gesamten künstlerischen Schaffens. Um die Analyse des Frühstils auf eine möglichst breite Basis zu heben, sollen die ersten Gemälde und ihre Skala des marinen Stoffbereichs zunächst einmal nur vorgestellt werden, auch wenn wir dabei einer bunten, scheinbar zusammenhanglosen Gruppe von Bildern begegnen.

Das 'Leichtbewegte Binnengewässer mit Ein- und Dreimastern' in der Leningrader Eremitage (Verz. Nr. 34) ist 1624 datiert. Der frühen Entstehungszeit entspricht die Architektur der Dreimaster (57).

Eine frische Brise säumt den für die "Aquae interiores" typischen kurzen Wellenschlag mit kräuseliger Gischt. Straff spannen sich die Segel der auf die Seiten des breitovalen Formats gerückten Schiffe. Die vornehmlich den Mittelgrund durchfahrenden Boote stehen als bestimmte Silhouetten vor dem silbrigen Grau des Hintergrundes. Zwischen der dem linken Bildrand parallel verlaufenden Reihung der Boote und der mehr gruppierenden Ordnung auf der gegenüber legenden Seite öffnet sich in der Mitte ein freier Ausblick bis gegen den Horizont, wo sich verschwommen die Konturen einer Stadt abzeichnen.

Wenn auch am Motiv des Ruderbootes rechts vorn deutlich werdende Unsicherheiten in der Perspektivkonstruktion, die Härte der Fahrzeugsilhouetten und die formelhafte Zeichnung des Wassers nicht übersehen werden sollten, so ist dieses geistvoll komponierte Werk doch auch über die bloße Wiedergabe einer schlichten Seelandschaft

erhoben. De Vlieger äußert ein selbstbewußtes patriotisches Bekenntnis: Vom Sprietmast des vorderen Bootes weht - alles andere überragend und vom Wind glatt ausgespannt - die holländische Flagge. In der auf Grauvaleurs gestimmte Färbung bildet sie die einzige kräftige Buntheit (58).

Das Seestück der Leningrader Eremitage würde in holländischen Inventaren des 17. Jahrhunderts vielleicht unter der Bezeichnung "een wackere wint" aufgeführt sein. De Vliegiers 1626 datierte 'Flußansicht mit Einmaster und Ruderboot bei Windstille' der Sammlung Herwarth von Bittenfeld in Heemstede (Verz. Nr. 72) könnte dagegen Titel wie "een stil watertje" oder "een moy weertje" getragen haben (59).

Links erst in der Ferne, rechts schon im Mittelgrund erstrecken sich flache, grünlich schimmernde Ufersäume. Sich zur Bildmitte hin kaum merklich verjüngend geben sie dem stillen Wasser etwas von der Gerichtetheit eines geradewegs zur Tiefe laufenden Flusses. Die beiden Hauptmotive, links im Mittelgrund eine "kaag" (60) und rechts vorn ein mit Fischern besetztes Ruderboot, sind als bildparallele seitliche Blenden in die Breite des Formats gestellt. Sie schmälern den Blickwinkel auf die in der Mitte freigelegte Wasserfläche. Geschärft vermag das Auge in die dunstige, den grenzenden Horizont erweichende Ferne zu dringen. Wolken steigen dort auf. In einer schlank sich drehenden Bahn decken sie, leicht schattenspendend, den freien Ausblick über das Wasser der Bildmitte.

Der Hauptmast der Kaag schräg durchkreuzende Sprietmast setzt gegen das lichte Himmelsblau einen kräftigen Akzent. An ihm orientieren sich Raum- und Flächenbewegungen. Als Raumdiagonale markiert er die Fluchtlinie der sich weit hinten reihenden Einmaster; als Flächendiagonale schrägt er die Konturgruppe der im Heck der Kaag und in dem anliegenden Beiboot befindlichen Figuren ab, wirkt auf den Umriß der links am Bildrand sichtbaren Wolke und bezieht sich auch auf die Bugschräge des Ruderbootes vorn.

Die lineare Verstrebung der Bilddinge, die entschieden statische Erscheinung der beiden Hauptmotive, die betonte Breite des Formats und die gleichmäßig vertriebenen Farben vermitteln den Eindruck von Bewegungslosigkeit und Ruhe. Die Landschaftsansicht zeigt stillebenhaften Charakter.

De Vlieger widmet den Spiegelungen der Fahrzeuge besondere Aufmerksamkeit. Der trockene Farbauftrag beeinträchtigt jedoch die Qualität des Wassers als ein durchlässiges und dennoch empfindsam reflektierendes Medium.

Im 1631 datierten 'Deich mit Anlegestelle und Ruderboot' der Sammlung W. Reinecke in Amersfoort (Verz. Nr. 20) ist die Stofflichkeit des Wassers bereits überzeugend geschildert. Die Farben sind ölhaltiger, dünnflüssiger aufgetragen. Schon ihre so verwandelte materielle Eigenart besitzt Darstellungswert. Zudem überzieht ein behutsam geführter spitzer Pinsel die Wasserfläche mit einem Liniennetz kleiner weißer Schaumkronen; als Spiegelung der lichten Atmosphäre scheint vom Wasser silbriger Glanz aufzusteigen.

Links vorn ist die Spitze einer aus Balken gefügten Anlegestelle sichtbar. Davor liegt, bildparallel ausgerichtet, ein mit einem Fischer belebtes Ruderboot. Die vom Bildrand beschnittene Anlegestelle wird als seitlich vorgeschobener Posten des sich dahinter bis in den Mittelgrund schiebenden Deichmotivs wahrgenommen. Am Ende des Mittelgrundes wird die vom Deich eingeleitete Tiefenbewegung in bildparalleler Verschiebung an die gegenüberliegende Seite abgegeben. Ausgehend vom rechten Bildrand, gruppieren sich dort Segler gegen den Horizont.

Die Dreizonenaufteilung der Wasserfläche und die diese Ordnung zart kreuzenden Linien eines zentralperspektivischen Systems bilden das Grundgerüst des Raum- und Flächenaufbaus.

Anlegeplatz und Ruderboot sowie die den Deich bereichernden Nebenmotive, Bäume, Buschwerk, ein Heuwagen und der in das Wasser ragende Steg mit kleinen Booten davor, lassen sich mittels Flächenlinien jeweils zu den Grenzen von Vorder- und Mittelgrund hin abschrägen. Gegen diese Stufung bildparalleler Tiefenabschnitte vermag der perspektivische Verlauf des Deichkerns und der auf der gegenüberliegenden Seite befindlichen Segler nur schwach anzuwirken.

Von tiefenräumlicher Kraft ist das aus dem Hintergrund blendende Licht. Es zieht den Blick rasch aus den dunkleren Bereichen von Vorder- und Mittelgrund, zumal es sich auch farblich als ein erstrebenswertes Ziel darstellt. Der weißlichblaue Himmel zeigt in der Bildmitte kaum merkliche rosa Changeants. Gerade wegen ihrer Zartheit erregen diese Töne Aufmerksamkeit. Sie fesseln das Auge sogar stärker als der kontrastreich gestaltete Farbklang, den das Rot im Wams des im Ruderboot befindlichen Fischers gegen die vornehmlich braunen Valeurs der stillebenhaft arrangierten Dinge der linken unteren Bildecke setzt.

Die 'Fischergruppe am Strand bei Scheveningen' des National Maritime Museum in Greenwich (Verz. Nr. 91) ist 1633 datiert. Die leichtbewegte See links und der Strand mit den Dünen rechts sind in Profilansicht gegeben. Das Wasser besitzt größere Ausdehnung als das Land. Es greift auch nach rechts über die Bildmitte in den sich zur Tiefe hin sanft buchtenden Strand. Dennoch ist der Vlieger um eine gleichgewichtige Verteilung der bilateralen Werte bemüht. Den im rechten Vordergrund ihre Beute umstehenden Fischern entspricht links die jähe Vertikalität einer im seichten Wasser liegenden "pink" (61). Beide Exponenten von Wasser und Land stehen miteinander durch einen alles überspannenden Wolkenzug in enger formaler Beziehung. Die Wolkenbewegung bindet die Bildseiten und dimensioniert die Landschaft zur Breite hin. Darüber hinaus bewirkt sie eine Steigerung der Tiefenillusion, denn, unterstützt durch die perspektivische Kraft einer sich in der Bildmitte am Hori-

zont konzentrierenden Lichtzone, erscheint sie kranzförmig gegen dieses ferne Licht ausgerichtet. Dorthin fluchten auch die Dünen und die sich parallel zum Strandverlauf reihenden Boote, die in feiner Schwingung bis in kaum mehr wahrnehmbare Tiefen die Scheide zwischen Wasser und Land abstecken.

Die Sicht ist gut. Ein helles und kühles Licht breitet sich aus. Die Landschaft zeigt ihr von der Natur gegebenes Lokalkolorit. Nur die erdigen graublauen, braunen und rötlichen Werte in den Gewändern der Fischer entsprechen nicht der Beschaffenheit der Atmosphäre. Sie erscheinen schwer, zu kompakt - ein Eindruck, der durch das streng Gebaute der dreiecksförmigen Figurengruppe, die hart gegen den blendend gelblichen Dünenabschnitt dahinter silhouettiert, noch gesteigert wird. Insgesamt aber bleiben dies schwache formalistische Züge. Sie beeinträchtigen nicht die geräumige, von frischer Seeluft erfüllte Weite von Wasser und Land.

Die Auswahl der hier vorgestellten Gemälde der Rotterdamer Jahre sei abschließend um zwei undatierte, aber datierbare und für das Verständnis von de Vliegiers Frühstil wichtige Werke erweitert.

Die 'Stürmische See mit Kriegsschiffen' der Sammlung des Fürsten von Liechtenstein in Vaduz (Verz. Nr. 45) darf auf Grund der altertümlichen Formen der "pinassen" in die 20er Jahre datiert werden. Den Schiffsarchitekturen nach zu urteilen, müßte das Bild noch vor der 1624 entstandenen Leningrader Seelandschaft gemalt worden sein (62). Stilistischer Anhalt, die Liechtenstein-Marine früher als das Leningrader Bild anzusetzen, ist die unvermittelte Schärfe, mit der Fahrzeuge, Wellen, Wolken, Licht und Schatten figuriert sind. Das Leningrader Werk zeigt zumindest zur Tiefe hin atmosphärischere Haltung.

Wie vom Achterdeck eines großen Dreimasters wirkt das Geschehen beobachtet. Der Sturm zwingt die Fahrzeuge, nur die Hauptsegel zu setzen. Dennoch drückt er den Bug der links segelnden Pinas tief in das Wasser. Von ihrem Fockmast weht, sich als Buntheit von der blauschwärzlichen Wolkenbahn deutlich abhebend, die Flagge eines Vizeadmirals (63). Am Heck ist die rote Fahne, die "blootvlag", heißt. Sie ist Signal unmittelbarer kriegerischer Aktion. Rechts hinten befinden sich bereits zwei Segler im Gefecht. Der Pulverdampf ihrer abgefeuerten Breitseiten steigt auf.

Die 'Flotte vor fremdländischer Steilküste' im Amsterdamer Rijksmuseum (Verz. Nr. 80) wird Ende der 20er Jahre oder um 1630 entstanden sein. Auf diesen Zeitraum deutet die hohe und schmale Formung der Heckpartie der rechts sichtbaren Pinas.

Ein mächtiges Vorgebirge schiebt sich von links in das Bild. Steil aufragend fällt es erst am Ende des Mittelgrundes zum Wasser hin ab. Während das Bergmassiv die linke Bildseite einnimmt, bleibt die rechte einem Ausblick über die ruhige See vorbehalten. Körperliches und freie Sicht stehen in einfacher, unmittelbarer Korrespondenz auf der Fläche nebeneinander.

Rechts, kompositionell der Rahmung verpflichtet, ankert eine Flotte. Einmaster, Galeeren und Pinassen gruppieren sich in fein gestufter Perspektive bis in weite Ferne. Vermutlich war die Aufgabe gestellt, eine vor einer ostländischen Gebirgsküste ankernde Flotte zu schildern. Den links hinter dem Wasserfall neben seinem Mantier stehenden Orientalen wird man jedenfalls als Einheimischen deuten dürfen. Den Vordergrund durchzieht eine mit Packpferden ausgerüstete Reisegruppe, so als ob sie beabsichtige, das Landesinnere zu erkunden. In ihrer Flächenform mutet sie wie ein Bewegungsausläufer des Felsmassivs an.

Dem in zeichnerischer Sorgfalt gestalteten Detailreichtum entspricht die Mannigfaltigkeit leichter Farbindividualitäten. So verdichtet sich die Atmosphäre über dem Horizont zu Rosatönen. Sie verlieren sich langsam in den bräunlichen Schattenwerten der grauweißlich modellierten Wolken. Der links aus der ockerfarbenen durchlichteten Schlucht zur See stürzende Wasserfall kontrastiert silbrig gegen die dunkelbraunen Formangaben der rahmenden Gesteinsbrocken. Die den Berghang säumende Vegetation schimmert vor dem hellen Himmelsblau in transparentem Grün. Lebhaftere Farben zeigt die Figurengruppe, wobei der kostbare Rotakzent im Umhang des elegant schreitenden Anführers dessen inhaltlicher Funktion gemäß ist und eine die umgebenden Buntheiten leitende und sammelnde Formgröße darstellt.

Der breit erzählende Vortrag und die koloristische Beschaffenheit des großformatigen Gemäldes unterscheidet sich von der bescheidenen Fassung der beiden "graeuwtsjes" in Leningrad und in der Sammlung Herwarth von Bittenfeld. Auch Arbeiten wie die aufwendig motivierte Strandlandschaft in Greenwich und die Liechtenstein-Marine mit ihren mit der schweren See kämpfenden Dreimastern und dem aus der Tiefe dringenden Gefechtslärm heben sich von dem schlicht formulierten Naturausschnitt in grauem Ton der eben genannten Seelandschaften ab.

In de Vliegiers Frühwerk ist offensichtlich etwas von dem scharfen Stilgegensatz enthalten, mit dem Hendrick Cornelisz. Vroom und Jan Porcellis, die Hauptvertreter des holländischen Marinebildes in den 20er Jahren, die künstlerische Situation bestimmen.

2. Die künstlerische Situation

a) Jan Porcellis und Hendrick Cornelisz. Vroom

Der Wandel zum realistisch wirkenden holländischen Landschaftsbild vollzieht sich in den ersten Jahrzehnten des 17. Jahrhunderts. Anfangs bemühen sich die Künstler in Zeichnungen, Radierungen und Stichen, ein schlichtes Porträt der heimatlichen Landschaft zu geben. Inhaltlich und formal entsprechende Gemälde folgen dagegen mit deutlichem Abstand erst im dritten Jahrzehnt. Am frühesten strebt Esaias van de Velde, dann auch Maler wie Pieter van Santvoort, Pieter Molijn, Jan van Goyen und Salomon van Ruysdael in ihren im Lauf der 20er Jahre entstandenen Gemälden in die vorher von der Graphik entdeckten Bereiche.

Pieter van Santvoorts 1625 datierte Darstellung eines zu einem Bauerngehöft führenden sandigen Weges in der Gemäldegalerie der Staatlichen Museen in West-Berlin (65) bezeichnet eine besonders fortgeschrittene Stufe im Wandel von der ersten zur zweiten Stilphase holländischer Landschaftsmalerei. Die Einfachheit des Gegenstandes überrascht. Wahl und Gestalt der Motive zeigen eine Beschränkung auf das Charakteristische. Ein schlicht und prägnant formulierter Ausschnitt einer erlebten Natur hat das aus einer Überfülle von Einzelheiten parataktisch zusammengesetzte Gedankenbild der ersten Stilphase abgelöst. Die Geschlossenheit der Komposition hilft, das Wesentliche auf einen Blick wahrzunehmen. Busch- und Baumwerk verschmelzen zu einer dunklen Silhouette: das Einzelne ist zu wenigen Einheiten zusammengefaßt, die sich wiederum der Gesamtform, der Diagonale, anpassen. Denkbar einfach ist die Verteilung von Licht und Schatten: das Licht führt, der Schatten begrenzt. Der Sparsamkeit des Motivs entspricht das Streben nach Einheitlichkeit der Färbung. Nicht die Buntheiten der Gegenstände, sondern die trüben Medien der Atmosphäre bestimmen das Kolorit.

W. Stechow lenkte als erster die Aufmerksamkeit auf Pieter van Santvoorts Berliner Bild (66), das ähnlich Pieter

Molijns 1626 datierter, also später entstandener Landschaft in Braunschweig (67) alle Merkmale der neuen künstlerischen Bestrebungen zu offenbaren vermag.

Früher als in der Landschaftsmalerei vollzieht sich im Marinebild der Wandel zur zweiten Stilphase. Der vor 1584 in Gent geborene und Anfang 1632 in Soeterwoude bei Leiden gestorbene Jan Porcellis malt schon um 1620 Seestücke, die sich durch Schlichtheit des Motivs und Einheitlichkeit des Farbtons auszeichnen (68). Dabei überblicken wir heute nicht viel mehr als das letzte Jahrzehnt seines Schaffens. Es wäre dringliche Aufgabe der Forschung, das Dunkel über der Frühzeit des Meisters aufzuhellen, der bereits 1615 in Antwerpen als Marinemaler erwähnt ist. Er erhält den umfangreichen Auftrag, vierzig Bilder anzufertigen "met diverse schepen ende wateren wel ende behoorlyk naar syn beste wetenschap ende const" (69). Aber auch schon davor, in Rotterdam, ist Porcellis' künstlerische Tätigkeit urkundlich belegt. Nach seiner Emigration aus den südlichen Niederlanden lebt er von etwa 1603 bis 1614 in der Maasstadt (70). Wenn Geraard van Spaans Äußerung zutrifft, wird er dort seine Laufbahn begonnen haben: "Rotterdam heeft voortgebracht voor eerst Persellus, den voornaamsten Scheep- en Waterschilder. Deze wierd gevolgt van Symon de Vlieger" (71).

Während der Stilwandel der Landschaftsmalerei im ersten Viertel des Jahrhunderts an eine ganze Reihe von Künstlerpersönlichkeiten gebunden ist, darf er im Marinebild als alleiniges Verdienst Porcellis' gewertet werden. Seine künstlerische Leistung erscheint nicht geschmälert, wenn man angesichts des stilistischen "Vorsprungs" seiner Arbeiten vor den Landschaften eines Esaias van de Velde oder Pieter Molijn auf den Darstellungsgegenstand weist, der in seiner von der Natur gegebenen Motivarmut und Sparsamkeit des Kolorits den künstlerischen Bestrebungen dieser Jahre entgegenkommt.

Bei der derzeitigen Kenntnis des Werkes Jan Porcellis' bleibt es fraglich, ob Arnold Houbrakens Angabe, der Künstler sei "leerling" des Hendrick Cornelisz. Vroom gewesen, Glaubwürdigkeit besitzt (72).

Der um 1566 in Haarlem geborene Hendrick C. Vroom darf als der eigentliche Begründer der holländischen Marine-malerei bezeichnet werden. Er ist jedenfalls der erste, der sich in seinen Gemälden bevorzugt dem marinen Sujet widmet. Im Gegensatz zu Porcellis ist Vroom Historien-maler. Er schildert die ruhmreichen Seesiege der jungen Republik, beispielsweise in einem Gemälde des Amsterdamer Rijksmuseums den Sieg der holländischen Flotte über die spanische in der Schlacht bei Gibraltar am 25. April 1607. Er beobachtet festliche Flottenempfänge wie in dem Gemälde des Haarlemer Frans Hals-Museums die Ankunft des "Winterkönigs", Friedrich V. von der Pfalz, in Vlissingen. Auch in Werken, in denen einmal nur wenige Schiffe die Wasserfläche beleben, bleibt das Landschaftliche untergeordnet. Seine Aufmerksamkeit gehört der Wiedergabe der jeweils einzelnen Schiffsarchitektur. Es sind meist bestimmte, auch identifizierbare Segler, die er darstellt.

Vrooms "Gründerleistung" darf als besonderes Merkmal seiner Kunst gewertet werden, denn auch in seiner Spätzeit - er stirbt 1640 in Haarlem - ist er ein Repräsentant der ersten Stilphase des holländischen Marinebildes. Der tiefgreifende Wandel im zweiten und dritten Jahrzehnt, der sich ja besonders in Haarlem, also unmittelbar vor seinen Augen vollzieht, hat sein Schaffen nur wenig berührt.

So formt das Werk Jan Porcellis' gegen das Hendrick Vrooms den denkbar schärfsten Stilkontrast. Gegenüber den großformatigen Auftragswerken, dem buntfarbenen und illustrativen Stil des älteren Meisters müssen die kleinen, in einem atmosphärischen - zinnfarbenen - Einheitston aufgehenden Seelandschaften Porcellis' revolutionierend und wie eine bewußte Reaktion auf den altertümlichen Stil Vrooms gewirkt haben (73).

Arbeiten Porcellis', wie seine 1624 datierte 'Stürmische See mit Dreimaster' im Dessauer Amalienstift oder das vermutlich noch früher entstandene Werk gleichen Gegenstandes in der Stockholmer Sammlung Hallwyl (74), die sich Vrooms künstlerischer Sicht nähern, etwa dessen Sturmbildern im Amsterdamer Scheepvaart-Museum und in der Rotterdamer Sammlung Jhr. Martini Buys (75), unterscheiden sich schon durch den monochromen Ton von der buntfarbenen Haltung des älteren Meisters. Die Vrooms Marinen verwandten Züge, die starke Aufsicht, der laute Akzent des mit der schweren See kämpfenden Dreimasters, schließlich auch die Zeichnung des Wassers - der Wellengang ist auf der graublau eingestrichenen Wasserfläche mittels kräuselig und schleierartig geführter Weißhöhlungen veranschaulicht -, bilden kein Kriterium einer Auseinandersetzung Porcellis' mit Werken Vrooms, sondern hier wirkt vielmehr eine beiden Künstlern gemeinsame Stilquelle.

Nicht nur in der holländischen Landschaftsmalerei, sondern auch im Seebild führen immer wieder Stilfäden zur Kunst Pieter Bruegels des Älteren. Hinter den eben genannten Marinen Porcellis' und Vrooms steht typenprägend Bruegels 'Seesturm' im Wiener Kunsthistorischen Museum (76).

Bruegels Schilderung des stürmischen Meeres hat nachhaltig auf die junge holländische Marinemalerei eingewirkt. Neben dieser vornehmlich landschaftlich gestimmten und von der Tradition als Landschaft verstandenen Darstellung (77) bleiben auch Bruegels Arbeiten zum Thema des Schiffsporträts, der Marinehistorie und der Hafenansicht nicht ohne Nachfolge.

Zweifellos kannte Vroom die nach Vorlagen Bruegels 1565 von Frans Huys gestochene Folge der "Schiffe des Meeres" (78), die der Wiedergabe hochseetüchtiger Schiffe gewidmet ist. Schiffskörper, Takelung und Segel zeigen große Sachkenntnis. Ein und derselbe Fahrzeugtyp ist von verschiedenen Standorten aus mit und ohne Besegelung beobachtet (79).

Auf modellhafte Klarlegung der Ansichten ist Wert gelegt. Darstellungen dieser Art, dann Bruegels Gemälde mit dem Blick auf die Bucht von Neapel in der Galleria Doria zu Rom (80) oder die 1561 von Frans Huys gestochene 'Seeschlacht bei Messina' (81) sind wichtige Voraussetzungen für das Schaffen Hendrick Vrooms und seines Kreises. Die nach Vrooms Patronen gefertigten zehn Wandbehänge mit der Schilderung der Vernichtung der spanischen Armada (82) unterscheiden sich nicht wesentlich vom Messinastich nach Bruegel. So ist in beiden Arbeiten das Seegefecht aus der Vogelperspektive aufgenommen. Die Segel der Fahrzeuge erscheinen in ermüdender Einförmigkeit stark nach rechts gebläht. Man wird der Auffassung F.C. Willis', Vroom habe "ohne sich an irgendein Vorbild anzuschließen, selbständig seine Kunst entwickelt", nicht zustimmen können (83).

Kehren wir zu Bruegels 'Seesturm' zurück, so lassen sich Nachwirkungen dieser Arbeit besonders bei Künstlern, die weniger reich mit öffentlichen Aufträgen bedacht waren, feststellen. Ihr Themenrepertoire ist - vielleicht gezwungenermaßen - landschaftlicher gestimmt.

Der im Haarlemer Frans Hals-Museum befindliche 'Seesturm' des seit Beginn des Jahrhunderts in Amsterdam lebenden Aert van Antum ist von Bruegels Spätwerk beeinflusst (84). Zwar liegt der Horizont schon niedriger, aber die Verteilung von Licht und Schatten im Himmel und das links unten angebrachte Motiv des Walfischs vermögen die Stilquelle deutlich zu bezeichnen. Vermutlich war es auch Aert van Antum, der diesen Bildtypus an den Amsterdamer Claes Claesz. Wou vermittelte. Wenn der erhaltene Bildbestand nicht trügt, widmete Claes Wou einen großen Teil seines künstlerischen Schaffens den Darstellungen der stürmischen See. Beispiele bewahren die Sammlung Hallwyl in Stockholm, die Sammlung J.F. Ireland in Amsterdam und die Budapester Galerie (85). Eine Datierung dieser Arbeiten ist bei der stereotypen Ausdrucksweise des Malers sehr schwer. Die Angewohnheit, auf dem unteren Bildrand jeweils von links und rechts

Wellentäler zu einer in der Bildmitte aufschäumenden, den Horizont überschneidenden Woge zu formen, scheint Wou auch in seinen Spätwerken - er stirbt 1665 - nicht aufgegeben zu haben. Der seit 1610 in Haarlem nachweisbare Cornelis Verbeeck kommt in seinem 'Seesturm' in der New Yorker Sammlung C.B. Hagedorn Bruegels Gemälde überraschend nahe (86). So liegt der Horizont wieder höher. In dem gegebenen Meeresausschnitt zeigen die Fahrzeuge sich der Arbeit Bruegels nähernde Proportionen. Fische und Frachtgut - eine Tonne - schwimmen im aufgewühlten Wasser, und schließlich ist auch mit dem links hinten sichtbaren Kirchturm die Nähe eines rettenden Hafens anschaulich gemacht. Im Flämischen tritt Andries van Eertvelt die künstlerische Nachfolge von Bruegels Seesturm an. Seine Marine im Amsterdamer Rijksmuseum (87) unterscheidet sich nicht wesentlich von den holländischen Prägungen des Gegenstandes.

In die Auseinandersetzung mit der Tradition des Bruegel'schen Werkes greift nun auch de Vliegers 'Stürmische See mit Kriegsschiffen' in der Sammlung des Fürsten von Liechtenstein ein.

Unmittelbare Anregung wird de Vlieger von Jan Porcellis empfangen haben. Dessen bereits erwähnte Gemälde im Dessauer Amalienstift und in der Stockholmer Sammlung Hallwyl können Vorbilder gewesen sein. Auffällig ist die Motivanlage des Dreimasters mit dem infolge des Sturms tief in das Wasser gedrückten Bugteil. Auch in der monochromen Färbung offenbart sich der Einfluß Porcellis', denn mit Ausnahme der blassen Buntheiten in den Flaggen zeigt die Liechtenstein-Marine keine Lokalfarben. Die Gegensätze von Licht und Schatten sind aus extremen Werten des graublauen Einheitstons gebildet (88).

Eine Kenntnis der Werke Vrooms und seines Umkreises darf jedoch nicht ausgeschlossen bleiben, denn aus der Tiefe der Liechtenstein-Marine dringt Gefechtslärm. Vroom und Verbeeck haben Darstellungen von Seegefechten einzelner

Kriegsschiffe bei stürmischem Wetter gemalt (89). Zudem scheint in der effektvollen Beleuchtung etwas von der "Buntheit" der Marinen Vrooms zu leben. Vielleicht wollte de Vlieger mit den harten Licht- und Schattenkontrasten der Sparsamkeit seiner Palette entgegenwirken. Schließlich entspricht das große Bildformat auch mehr der ersten als der zweiten Stilphase holländischer Marinemalerei; es mißt 71 x 106 cm.

Gegenüber der aus breiterer Grundlage entwickelten Liechtenstein-Marine ist de Vliegers 1624 datiertes "graeuwte" in Leningrad ausschließlich Porcellis verpflichtet. Das Gemälde veranschaulicht, wie früh und wie konsequent de Vlieger dem von Porcellis eingeleiteten, alle Ausdrucksmittel umfassenden Stilwandel des Marinebildes folgte.

Einen dem Leningrader Werk verwandten Seelandschaftsausschnitt zeigen Porcellis' monogrammiertes Seestück im Rigauer Museum, die gleichfalls monogrammierte Marine aus dem Prager Kunsthandel und das um 1620 entstandene Seestück der ehemaligen Sammlung P. Semeonoff (90)

De Vlieger hat einen von Porcellis geprägten Bildtypus aufgenommen. Dessen wesentliches Kennzeichen ist die in der Bildmitte freigelegte Sicht zur Tiefe des Wassers. Die Fahrzeugmotive fungieren als seitliches Rahmenwerk. Perspektivisch gereiht oder gruppiert, geben sie Anhalte zum Abschätzen von Distanzen. Eine volle Konzentration auf das in der Mitte freie Wasser ist in diesen frühen Beispielen noch nicht erreicht. Die Boote reihen sich links bildexzentrisch. In den schräg zum linken Bildrand und zur Mitte hin divergierenden Augenbewegungen scheint noch etwas von der Perspektive der flämischen Landschaftsmalerei erhalten. Um dieser Ablenkung zu begegnen, wählt de Vlieger das breitovale Format. Die Fahrzeuge reihen sich links rahmenparallel, und die daraus gründende Geschlossenheit der Bildebenenkomposition mildert das Ausschnitthafte der marinen Ansicht. Zudem wirkt in der die Bildseiten bestimmenden Ordnung der Segler etwas von der sammelnden Kraft der beiden Brennpunkte des ellipsoiden Formats. Nicht als Zwischenraum, sondern

als selbständige Größe öffnet sich in der Mitte die freie Landschaft.

Porcellis' Rigaer Marine nimmt bereits eine zu hohe Entwicklungsstufe ein, um de Vlieger als Vorbild gedient haben zu können. Die lockere Behandlung der Wellen und die prägnant vermittelte Illusion landschaftlicher Weite deuten auf ein Entstehen in der zweiten Hälfte der 20er Jahre. Früher gemalt ist Porcellis' Marine aus dem Prager Kunsthandel. Ruderboot und Tonne im Vordergrund erweitern auch in de Vliegers Werk die Zahl der Motive. Überraschend zeigen beide Arbeiten die gleiche perspektivische Unsicherheit: Das Ruderboot bezieht sich auf einen höheren Augenpunkt als die dem tatsächlich sichtbaren Horizont verpflichteten übrigen Fahrzeuge, und dadurch entsteht der Eindruck einer zum Vordergrund hin leicht abschüssigen Wasserfläche. Porcellis' Seestück der ehemaligen Sammlung P. Semeonoff vertritt in der streng perspektivischen Reihung der Boote links und dem kurvigen Kontur der Wolken enge Formbezüge. An Seestücken dieser Art kann sich de Vlieger orientiert haben.

De Vliegers 1633 datierter Strandlandschaft im Greenwicher National Maritime Museum läßt sich kein vergleichbares Gemälde Jan Porcellis' gegenüberstellen (91). In Zeichnung und Druckgraphik hat sich Porcellis jedoch so eingehend mit dem Themenbereich des Fischergenres und der Strandlandschaft befaßt, daß man nicht annehmen darf, de Vlieger habe davon keine Kenntnis gehabt. Die nach Porcellis' Vorlagen gestochene Folge der "Verscheyden Strand en Watergezichten" (92) und die dieser Serie verwandten Federzeichnungen auf gelblich getöntem Papier, wie sie die Kabinette von Amsterdam, Berlin, Hamburg und London bewahren, vermitteln geradezu ein Kompendium fischerlicher Tätigkeiten und verschiedenster Strand- und Dünenansichten. Eine gezeichnete Strandlandschaft Porcellis' im Kabinett der Westberliner Staatlichen Museen (93) zeigt mit dem links im seichten Wasser liegenden Zweimaster und der abgeschrägten Konturgrup-

pe der Fischer rechts, zu deren Formkomplex auch das auf dem Strand liegende Rundholz gehört, ein de Vlieger verwandt gestaltetes Vordergrundsbild. Eine vergleichbare Anlage von Wasser und Land findet sich in einer Zeichnung Porcellis' im Prentenkabinet des Amsterdamer Rijksmuseums (94). Das rechts zur Tiefe fluchtende Land bietet der sich links ausbreitenden See nur seitlich Halt und will dem Wasser nicht, wie im Berliner Blatt, durch starke Buchtung einen abgegrenzten und überschaubaren Bereich abgewinnen. Zu einer Gruppe versammelte Fischer mit einer dem Greenwicher Werk im Gegensinn vergleichbaren Ordnung von Wasser und Land zeigen Porcellis' kleinformatige Zeichnung im Münchener Kabinett (95) und das dieser Arbeit eng verwandte Blatt in der Sammlung W. Bernt (96).

Befriedigend wirken alle diese Gegenüberstellungen nicht. Porcellis' Arbeiten, so nahe sie in Ausstattung und Komposition de Vlieger auch stehen, sind letztlich zu nüchtern und bescheiden gestaltet, um den stilistischen Hintergrund des repräsentativen Greenwicher Gemäldes voll zu bezeichnen.

W. Stechow hat in seiner Gesamtdarstellung der "Dutch Landscape Painting" das Entstehen der holländischen Strandlandschaft eingehend behandelt (97). In seiner Untersuchung fehlt jedoch ein Künstler, der die Entwicklung sicher mitbestimmte. Sieht man von den vorbereitenden Beispielen in Zeichnung und Druckgraphik ab, so darf Hendrick Vrooms 1623 datierter 'Strand bei Scheveningen' der Sammlung J. van Duivendijk in Scheveningen (98) als die früheste uns bekannte gemalte holländische Strandlandschaft gewertet werden. Ohne das Landschaftsbild durch historische Bezüge legitimieren zu wollen, zeigt Vroom bereits die für die späteren Arbeiten des Gegenstandes typische Seitenansicht von Strand und Wasser. Inhaltlich enthält das Bild alle Elemente, die in den Werken jüngerer Künstler lediglich straffer formuliert erscheinen.

Es ist vielleicht kein Zufall, daß der Marinemaler Vroom der bewegten See größeren Bildausschnitt als dem Land wid-

met. Das Meer greift über die Mitte des Formats in den sich zur Tiefe hin buchtenden Strand. De Vlieger schildert Wasser und Land im Gegensatz nicht nur in vergleichbarer Ansicht und Tiefenbewegung, sondern auch in einem ähnlichen Größenverhältnis. Ich möchte annehmen, daß Vrooms aufwendige Gestaltungsneigung de Vlieger hier beeinflusste und zu einer der Zeit mit Abstand voraneilenden repräsentativen Landschaftsdarstellung beflügelte. Der Bildwert der bewegten See, die von Betriebsamkeit erfüllte Weite von Wasser und Land, das leichte Farbenspiel und schließlich auch das große Format sind Stilmerkmale, die sich nur aus der Beschäftigung mit Arbeiten des älteren Meisters erklären lassen. Ein Werk, das die allgemeine künstlerische Situation veranschaulicht, wie Jan van Goyens 'Fischer am Strand' von 1632 im Leipziger Museum (99), bleibt, ähnlich den genannten Beispielen Porcellis', um vieles schlichter gefaßt. Es fehlen die den Vorgang weitenden, landschaftliche Ausdehnung klarlegenden Zwischenräume; es fehlt auch das frische Meereskolorit; ein trübes Braungrau überzieht die anspruchslose kleine Bildtafel.

b) Adam Willaerts

Der 1577 in Antwerpen geborene Adam Willaerts wird 1611 Mitglied der Utrechter Gilde. Bis zu seinem Tode, 1664, arbeitet er in der Bischofsstadt (100). Wie Hendrick Vroom widmet sich Willaerts in erster Linie dem Themenbereich der Marinehistorie. Seegefechte hat er jedoch nur wenige geschaffen. Bevorzugt schildern seine Gemälde das Aus- oder Einschiffen von Truppen oder vornehmen Persönlichkeiten. Zuweilen porträtiert er Familiengruppen, vermutlich Besitzer oder Passagiere der draußen auf See liegenden Schiffe. Wie Vroom hat auch Willaerts Stadtansichten gemalt. Vor der 1629 entstandenen 'Ansicht von Dordrecht' im Dordrechter Museum begegnet man den erstaunlichen Abmessungen von 185 x 760 cm. Der Künstler schätzt das große Format, auf dem er

dann seine Schilderungen maritimer Begebenheiten in einer Fülle sorgfältig gezeichneter Einzelheiten buntfarbig ausbreitet. Schon A. Houbraken wußte Willaerts' erzählerisches Talent treffend zu beschreiben (101):

Deze had zich gezet tot het schilderen van Rivieren, met Barken, Schuitjes, en Galeyen vol gewoel van kleyne Beeltjes, gelyk ook Zee, en Stedehavens, woelig door 't dryven van koophandel, en laden of ontladen van vragten, 't geen hy alles heel uitvoerig, natuurlyk en konstig door zyn konstpenceel heeft afgemalt.

Typisches Merkmal seiner Marinen, gleich welch besonderer Vorgang gerade illustriert sein mag, ist die Motivverbindung von felsiger Küste und leicht bewegter See. Kennzeichnend sind auch die breit angelegten Figurenstaffagen - fast immer bevölkern Fischergruppen die Vordergründe seiner Landschaften und bereichern die jeweilige marinehistorische Situation um ein sittenbildliches Moment. Das reiche Leben, das sich an den Ufern der Flußlandschaften Jan Brueghels des Älteren entfaltet, sowie ihre häufig felsigen Küsten haben Willaerts nachhaltig beeinflußt und bezeichnen vielleicht den Ursprung seiner Kunst.

Willaerts' vermutlich die Landung hoher Persönlichkeiten illustrierende Darstellung aus dem Londoner Kunsthandel (102) erscheint wie eine nur wenig modifizierte Aufnahme von Jan Brueghels Küstenlandschaft in einer Nürnberger Privatsammlung (103). In der Schilderung der gebirgigen Küste, der auf Steilfelsen errichteten Befestigungsanlage mit Rundturm - ein letztlich auf Paul Bril zurückgehendes Motiv - und der Gestaltung der Fischer, die ihren auf dem Sand sortierten Fang im Halbkreis umstehen, begutachten und zum Verkauf anbieten, offenbart sich das Vorbild Breughels.

Als de Vlieger die 'Flotte vor fremdländischer Steilküste' des Amsterdamer Rijksmuseums malte, konnte er auf verwandte Küstenlandschaften Willaerts' zurückblicken. Eine Gegenüberstellung mit dessen 1622 datierter 'Truppeneinschiffung' des Brüsseler Museums (104) ergibt zwar Bezüge, die stili-

stische Quelle der Arbeit de Vliegers wirkt jedoch nicht ausgeschöpft. Unter den Werken Willaerts' sucht man vergeblich nach einem der Amsterdamer Marine an Gewicht und Detailreichtum vergleichbaren Gebirgsmotiv.

Vielleicht hat de Vliegers hier auf Utrecht gerichteter Blick Anregungen des seit 1619 in der Bischofsstadt tätigen Roelant Savery aufgenommen. In Saverys Gebirgslandschaften finden sich ähnlich gegliederte, die Bildfläche diagonal einnehmende Felsmassive. Aber angesichts Saverys 'Berglandschaft mit Holzfällern' in der Kopenhagener Galerie oder seiner 1618 entstandenen Berglandschaft aus dem Kunsthandel A. Nystad (105) ist es kaum vorstellbar, daß diese ausführlichen Schilderungen der Gebirgsnatur de Vlieger beeinflußt haben. Das Streben Saverys, dem Betrachter die Bergwelt in greifbarer und buntfarbener Dinglichkeit vor Augen zu stellen, mußte eigentlich verhindern, daß es zu einer Verbindung einander wesensfremder Motive wie Hochgebirge und Seelandschaft kommen konnte.

Anders verhält es sich vielleicht mit Darstellungen, die die Gebirgsnatur allgemeiner, weniger dinglich und detailliert geben. Josse de Mompers 'Berglandschaft mit Reisenden' im Amsterdamer Rijksmuseum (106) zeigt ein de Vlieger sehr ähnlich gebildetes Massiv. So ist der Bergausläufer seinem Wuchs entsprechend in eine Schatten-, Licht- und Schattenzone gegliedert: Ein Wasserfall trennt den dunklen, mit abgestorbener Vegetation verzierten Vordergrundsfelsen von der im Mittelgrund bildparallel aufragenden, beleuchteten Steilwand; danach folgt der wieder im Schatten liegende, wenig Tiefe beanspruchende weitere Verlauf des Massivs. De Momper belebt den fallenden Gesamtumriß mit einer kleinen Turmarchitektur. Etwa an gleicher Stelle gestaltet de Vlieger runde, turmähnliche Gesteinsformationen.

Auch die Figurenstaffage ist Anhalt einer Beschäftigung mit de Momper, denn aus Reitern, Dienern und Packpferden zusammengestellte Reisegruppen sind ein immer wiederkehrendes Motiv seiner Bergszenen.

Es scheint verständlich, daß sich de Vlieger für die Schilderung der Bergwelt an einem in diesem Themenbereich erfahrenen und spezialisierten Maler orientierte. Das bedeutet jedoch nicht, daß er allein aus der Auseinandersetzung mit de Momper seine Küstenlandschaft entwickelte. Es bleibt nach wie vor Willaerts' künstlerische Leistung, als erster das Themenrepertoire des holländischen Marinebildes um den Gegenstand der gebirgigen Küstenlandschaft erweitert zu haben, und ohne diese Voraussetzung, ohne die Voraussetzung einer bereits eingeführten, verselbständigten Bildaufgabe, hätte de Vlieger die Amsterdamer Arbeit vielleicht nicht geschaffen, oder, was wahrscheinlicher ist, er hätte den Auftrag zu diesem großformatigen Bild nicht erhalten.

Erst für die Mitte der 30er Jahre läßt sich ein unmittelbarer Kontakt zu Willaerts nachweisen. Als de Vlieger die 'Proviantaufnahme' des National Maritime Museum in Greenwich (Verz. Nr. 81) malte, kannte er Arbeiten Willaerts' wie die 1620 datierten Darstellungen einer 'Gemsenjagd an felsiger Küste' in der Hamburger Kunsthalle und in der Dresdener Galerie (107). Vor einer rechts zur Tiefe fluchtenden Steilküste ankert eine Flotte großer Dreimaster. Die an Land befindliche Besatzung jagt auf hohen Graten sichtbare Gemsen. De Vliegers Bild ist zwar im Sinne der zweiten Stilphase naturgemäßer gezeichnet und strenger komponiert - Flotte und Küste sind seitlich in gassenartiger, den freien Ausblick rahmender Perspektive gegen den Horizont geführt -, dennoch erweist sich Willaerts' Vorlage auch im Formalen bis in die vertikale Schichtung des von schlanken Tannen bewachsenen Gesteins als bindend.

c) Willem Buytewech

Rotterdam gehörte im 17. Jahrhundert nicht wie Amsterdam, Haarlem, Leiden und Utrecht zu den Zentren des Künstlebens der nördlichen Niederlande. Um so deutlicher wird sich die künstlerische Persönlichkeit Willem Buytewechs hervorgehoben haben.

Er wurde 1591 oder 1592 in der Maasstadt geboren. Nach einem Aufenthalt in Haarlem, wo er 1612 in die Gilde eintrat, kehrte er 1617 nach Rotterdam zurück und arbeitete dort bis zu seinem frühen Tode im Jahre 1624 (108).

Simon de Vlieger konnte Buytewechs Tätigkeit in Rotterdam innerhalb eines für jede menschliche Entwicklung wichtigen Lebensabschnittes verfolgen.

Das auf dem unteren Rand als "AQUA" bezeichneten Blatt, aus der nach Vorlagen Buytewechs von Jan van de Velde gestochenen Folge der 'Vier Elemente' (109), zeigt am Strand vor einem Leuchtturm versammelte Fischer. De Vlieger hat diese Versammlung als Vorbild für die Gestaltung des Fischergenres in dem Greenwicher Gemälde von 1633 genutzt. Neben der von rechts nach links zur Strandebene hin abgeschrägten Silhouettierung fischerlichen Treibens erinnert besonders das die Gruppe einleitende Motiv eines aus dem Bild blickenden, seitlich von Rückenfiguren gerahmten Fischers an Buytewechs Arbeit. Auch der Verlauf von Strand und Dünen scheint de Vlieger vorweggenommen. Aber hier gelten die schon vor Porcellis und van Goyen gemachten Beobachtungen, daß solch bescheidene Landschaftsausschnitte einen lediglich allgemeinen, wenn nicht zufälligen Bezug zur geräumigen Weite des Greenwicher Gemäldes nahelegen. Das bei Buytewech im Mittelgrund am Wasser befindliche Reiterpaar kann de Vlieger jedoch nachgebildet haben. Nur läßt er die Reiter nicht auf das sich nähernde Fischerboot warten, sondern gliedert sie einem späteren Moment des Vorganges ein: Sie verfolgen das Entladen des bereits gelandeten und abgetakelt im seichten Wasser liegenden Fahrzeugs.

Die nach de Vliegers Vorlage von A. Matham gestochene Illustration zum "Roosen-Krygh" in Jakob Cats "Proefstee-
nen van den Trouwingh" (110) liefert einen weiteren Beleg
für die Beschäftigung mit Buytewech. De Vlieger wird hier
Anregungen aus dem Stich Cornelis van Kittensteyns, der
nach Zeichnungen Buytewechs die Apotheose Wilhelms von
Oranien schildert (111), verarbeitet haben. Der stramme
Amor sowie die Rosenblüten werfenden Nymphen finden in der
oberen Zone des Buytewech'schen Triumphzuges verwandt mo-
dellierte und kostümierte Artgenossen. Dazu erinnert die
symmetrische und formatfüllende Figurenkomposition an den
Aufbau der Gesellschaftsbilder Buytewechs.

Bei der Verschiedenartigkeit des Sujets beider Maler läßt
sich die Frage nach ihrem künstlerischen Verhältnis nur
im Formalen weiterverfolgen. Was de Vlieger an Buytewech
beeindruckt haben kann, sind auch nicht die Themen und
Themendeutungen, sondern deren Formgebung.

In Buytewechs Gesellschaftsszenen steht hinter der Frische
und Spontaneität, hinter dem scheinbar zwanglosen Beiein-
ander der fröhlichen Gruppen eine "mathematisch auskalku-
lierte Grundstruktur" (112). In der meist symmetrischen
Verteilung der Figuren, in ihrem Gegenüber und Nebeneinan-
der sind formale, das Ganze vereinheitlichende Wechselbe-
ziehungen eingearbeitet. Ein kompliziertes Gerüst ortho-
gonaler und diagonalen Linien wirkt auf Stellung und Be-
wegung aller Dinge. Auch Buytewechs Landschaftsdarstellun-
gen erscheinen streng komponiert. Die um 1616 entstandene
Folge von neun Landschaftsradierungen (113) zeigt, den
Gesellschaftsschilderungen vergleichbar, die einzelnen
Motive und Motivteile mittels linearer Flächen- und Raum-
bezüge zu eindrucksvoll klarer Bildeinheit verstrebt.

Die Möglichkeit, daß sich de Vlieger mit den Kompositions-
prinzipien Buytewechs beschäftigt hat, darf nicht ausge-
schlossen bleiben. Das Ordnungsverfahren, die Bildwelt in
ein Netz linearer Flächen- und Raumbezüge einzuspannen,

ist auch für ihn das wesentliche Mittel der Bildgestaltung.

J.S. Kunstreich hat den Gesellschaftsszenen Buytewechs die formal weniger gebundenen Darstellungen des Dirck Hals gegenübergestellt (114). Zwischen den Arbeiten de Vliegers und Jan Porcellis' lassen sich ähnliche Unterschiede aufzeigen.

3. Der Frühstil Simon de Vliegers

Der sorgsam durchdachte Aufbau der Seestücke de Vliegers unterscheidet sich von der freieren, scheinbar die Unmittelbarkeit eines Naturerlebnisses spiegelnden Formung der Werke Jan Porcellis'. Ein Vergleich zwischen Porcellis' 'Stürmischer See' von 1629 in der Münchener Pinakothek (115) und de Vliegers 1624 datiertem Leningrader Gemälde verdeutlicht diese Beobachtung.

Die stürmische See und die bewegte Atmosphäre bilden den Hauptgegenstand der Marine Porcellis' - alles andere ist nebensächlich; es sind auch nur wenige Einmaster gleichen Typs, die sich auf den Seiten gassenartig zur Tiefe reihen. Das darstellerische Mittel der erregten Landschaft ist ein grauer, graugrünllicher Farbton. Der diskontinuierlich, breit und körnig geführte Pinsel veranschaulicht die bewegliche Dichte der von Licht und Feuchtigkeit durchsetzten Luft. In dieser Atmosphäre vermögen sich die Segler nicht mehr zu individualisieren. Sie vermitteln zwar Anhalte zum Abschätzen von Distanzen, bleiben dabei jedoch der landschaftlichen Weite und der Situation des stürmischen Wetters untergeordnete Größen.

Den Vordergrund beansprucht ein aus rohen Balken gefügtes, gemaltes Rahmengeviert. Unten auf der Leibung des Balkens liegt ein Papier mit dem Datum und der Signatur.

Die Jahreszahl ist hell beleuchtet, der Namenszug verschwimmt im Schatten der vorderen Balkenseite.

Die Darstellung, von W. Stechow als "a unique synthesis of Mannerist iconographic sophistication and epochmaking stylistic progressiveness" gewertet (116), soll im folgenden lediglich nach ihrer raumkompositorischen Anlage befragt werden.

Die eindrucksvolle Illusion landschaftlicher Weite resultiert wesentlich aus dem einfachen voneinander Absetzen von Nahem und Fernem. Hinter der greifbaren und abmeßbaren Dinglichkeit des Balkengefüges und der gegebenen Zahlen- und Buchstabengröße der Signatur steht unmittelbar die freie Ansicht des Meeres.

Das kontrastierende Ausspielen von Nah und Fern darf als Grundprinzip der Landschaftsdimensionierung Jan Porcellis' bezeichnet werden, wenn auch erst seine in der zweiten Hälfte der 20er Jahre entstandenen Seestücke dieses Verfahren deutlicher zeigen.

Die Raumwirkung der gleichfalls 1629 datierten Seelandschaft der Leidener Lakenhal (117) beruht ähnlich auf dem einfachen Neben- und Hintereinander von Nah und Fern, Hoch und Niedrig, Deutlich und Undeutlich. Der vorn segelnde Einmaster ist kompositionell hervorgehoben; alle anderen Fahrzeuge sind von ihm weit entfernt, werden erst in der Ferne als kleine und unbestimmte Silhouetten sichtbar. Das Auge muß schon Perspektivsprünge vollziehen, um die einzelnen Körperlichkeiten in räumlichem Zusammenhang sehen zu können. Eine Bindung der Dingformen bewirkt nun auch erst die besondere Gestaltung des Freiraums. In den Arbeiten Porcellis' ist der Freiraum nicht Leerraum oder Zwischenraum, sondern als Träger der Seeatmosphäre selbständiges Motiv. In dieser Funktion ist er eine überall gegenwärtige Qualität. Als alles durchdringende Formgröße ist er unmittelbar Raum- und Bildeinheit in eins.

Wendet man sich de Vliegers Leningrader Marine zu, so steht, um den wesentlichen Unterschied gleich zu nennen, der "optischen" Raumkomposition der Seestücke Porcellis' eine mehr "haptische" Linienordnung gegenüber (118).

De Vlieger verknüpft die Bilddinge durch perspektivische und meist auch flächig wirksame Führungslinien. In diesem Gefüge besitzt jedes Objekt seinen festen und unverrückbaren Platz. Das einfache gegeneinander Absetzen von Nah und Fern strebt er nicht an, sondern ist bemüht, die Dinge in eine räumlich lineare Kontinuität zu stellen - sie in einem tastbaren Zusammenhang vorzuführen. Der Blick soll zur Tiefe gleiten und nicht von Objekt zu Objekt springen.

De Vliegers 'Flucht vier einmastiger Boote' (Verz. Nr. 36) schildert vier Segler gleichen Typs, die in streng perspektivischer Reihung den Blick gleichmäßig gegen den Horizont lenken. Die Neigung, Tiefenentfernungen mittels geschlossener Motivfolgen zu veranschaulichen und das Aufeinandertreffen krasser perspektivischer Höhendifferenzen zu vermeiden, belegt noch deutlicher eine Zeichnung im Kabinett der West-Berliner Staatlichen Museen (119). Um eine sich sanft verkürzende Tiefenstrecke vermitteln zu können, sind die Boote nicht nur dichter gereiht, sondern nutzen die gesamte Breite des Formats.

Die Entstehungszeit von Gemälde und Zeichnung dürfte bei dem sich gleichenden Verfahren der Perspektivkonstruktion und der verwandten Anlage der Wolken nicht weit auseinanderliegen. In der Zeichnung deutet die vorsichtige, am Umriß haftende Strichführung auf de Vliegers Frühzeit. Das Gemälde zeigt in dem leicht kräuseligen Gischt und dem kurvigen Kontur der Wolken Formbezüge zur 1624 datierten Leningrader Arbeit.

Merkmale einer haptischen Linienkomposition offenbaren sich in dem Bemühen, das Körperliche und die Äußerungen der Atmosphäre wie Licht- und Wolkenbildung linienumgrenzter auszuprägen. Um die flächig und räumlich lineare Kon-

tinuität des Dargestellten zu gewährleisten, strebt ein solches Verfahren ganz einfach auch nach einem größeren Motivenschatz.

Im Leningrader Seestück sucht de Vlieger keine allzu starke Verschmelzung des Körperlichen mit dem Atmosphärischen. Das Auflösen fester Formen würde lineare Bindungen verwischen. Die Segler stehen als bestimmt konturierte Figuren in der Landschaft - vor der Reproduktion erhält man den Eindruck, als stünden sie vor der Landschaft. Sie erscheinen nicht wie bei Porcellis als der freien Weite untergeordnet, sondern fungieren als deren wesentliche Bauglieder, geben ihr "Architektur".

Das Leningrader Werk ist nun auch reicher an Schiffsmotiven als die möglichen Vorbilder Jan Porcellis' (120). Dabei hat de Vlieger in diesem Seestück nicht einmal den im Schaffen Porcellis' gebräuchlichsten Typus des Marinebildes aufgenommen. Wie in der bereits erwähnten Leidener Arbeit von 1629 bevorzugt Porcellis Landschaftsausschnitte, in denen nur ein Segler im Blickpunkt steht, um den sich zwar noch andere Fahrzeuge in engem Flächenbezug gruppieren, tiefenräumlich jedoch weiten Abstand halten, d.h. neben der aufragenden Gestalt des Seglers als kleine und unbestimmte Silhouetten gegeben sind.

Einflüsse dieses Bildtypus zeigen nicht nur Künstler aus der Umgebung Porcellis' wie sein Sohn Julius, sein Schwager Hendrick van Anthonissen und der Rotterdamer Hendrick Maertensz. Sorgh, sondern vor allem auch Jan van Goyen und Salomon van Ruysdael (121). Es ist bezeichnend, daß sich de Vlieger auch in späteren Jahren mit dieser Landschaftsprägung nur selten auseinandergesetzt hat. Man darf vielleicht folgern, daß für ihn in solchen Arbeiten viel zu wenig vom gegenständlichen Wesen der marinen Ansicht erfaßt zu sein scheint.

Die Unterschiede zwischen mehr optischer und mehr haptischer Bildgestaltung lassen sich schließlich auch in der

Führung des Pinsels beobachten. So zeigt Porcellis einen offeneren, malerischer angelegten Duktus. In seinem Münchener Seestück stehen pastose, trocken-körnige Farben direkt neben dünnflüssigen, den Malgrund nicht deckenden. Sein Auftrag ist fleckenhafter und kennzeichnet sich schon materiell als ein wesentliches Ausdrucksmittel des Atmosphärischen. De Vlieger arbeitet dagegen mit zeichnerisch geführtem, sorgsam spitzem Pinsel und geschlossenen, glatt eingestrichenen Farbflächen.

Während Porcellis in seinen Marinen einen unpreziösen, frischen Natureindruck wiedergibt - die Wasseransicht wirkt unmittelbar und in ihrer Gesamtheit erfaßt -, offenbart de Vlieger eine mehr "baumeisterliche" Gesinnung. Wie ein Stillebenmaler scheint er den Gegenstand erst zusammengestellt und durchkomponiert zu haben, ehe er ihn für bildwürdig erachtet.

Es ist kein Zufall, daß sich im Themenbereich der ruhigen Seelandschaft de Vliegers künstlerische Persönlichkeit am deutlichsten abzeichnet. Wenn die Gegebenheit des Wetters das weite Wasser in eine Ebene von mathematischer Präzision verwandelt - in eine Tabula rasa - mußte sich de Vliegers formales Empfinden besonders angeregt fühlen, denn der statische Anblick der marinen Natur fordert geradezu eine bis in die Einzelheiten planvoll geregelte Bildwelt.

Mit der 1626 datierten 'Flußansicht mit Einmaster und Ruderboot bei Windstille' der Sammlung Herwarth von Bittenfeld gewinnt de Vlieger dem Thema dann auch eine Gestalt ab, deren Gültigkeit erst seine Spätzeit, in der ruhige Seelandschaften zum bevorzugten Gegenstand gehören, deutlich macht.

Fahrzeugsilhouetten als bildparallele seitliche Blenden des sich in der Mitte öffnenden freien Ausblicks in die Breite des Formats zu stellen, ist eine ebenso einfache wie vollendete Lösung der Aufgabe. Die zu Beginn der 50er Jahre mit dem Spätwerk de Vliegers und den ersten Arbeiten

Jan van de Cappelles und Willem van de Veldes des Jüngeren eingeleitete klassische Phase des holländischen Seestücks hat diese Landschaftsform grundsätzlich beibehalten.

Auch Jan Porcellis schuf bereits in den 20er Jahren Darstellungen ruhiger Wasseransichten. Aber von den mir bekannten Arbeiten weiß ich keine zu nennen, die mit Sicherheit früher als de Vliegers 1626 gemalte Landschaft entstanden ist (122). Es muß vorerst fraglich bleiben, ob sich de Vlieger in diesem Themenbereich an Porcellis orientierte, zumal auch Rückschlüsse nur allgemeine Bezüge nahelegen. Beide Künstler verbinden mit der gestellten Aufgabe unterschiedliche Vorstellungen. In Porcellis' 'Muschelfischern' des National Maritime Museum in Greenwich (123) ist das ruhige Wetter zum Anlaß genommen, Fischer bei der Arbeit zu schildern. Die Landschaft ist weniger um ihrer selbst willen gezeigt, sondern mehr als Schauplatz aufgefaßt. Die Takelagen der im Vordergrund der Bildmitte auf einer Sandbank liegenden Boote vergittern die freie Sicht, gewinnen ihr einen begrenzten Bezirk ab und vermitteln den locker verteilten Figuren der Fischer körperhaften Halt.

Entwicklungsgeschichtlich ist es jedoch ein wesentlicher Unterschied, ob die Bildmitte versperrt bleibt oder sich wie bei de Vlieger zur freien Tiefe hin öffnet. In den ruhigen Seelandschaften der 50er Jahre bleibt zwar das Motiv fischerlichen Treibens auf Sandbänken erhalten, aber der Vorzug eines abgeschirmten Aktionsbereichs wird ihm nicht gewährt, vielmehr handeln die Figuren als bestimmte Silhouetten unmittelbar vor der freien Weite. De Vliegers im Ruderboot stehender Fischer, der nur noch durch eine leichte Neigung des Oberkörpers eine Überschneidung mit der Grenze unseres Gesichtsfeldes verhindert, steht solchen Prägungen der Spätzeit näher als die in leichter Aufsicht gegebenen Figürchen Jan Porcellis'.

Die hier vorgestellten Gemälde der Rotterdamer Jahre kennzeichnen de Vlieger als bereits selbständige Künstler-

persönlichkeit. Was seine Arbeiten als eigenartig und unverwechselbar erscheinen läßt, ist ihr betont formaler Charakter. Das Bestreben, die Bilddinge in einem Gerüst linearer Flächen- und Raumbezüge zu organisieren, darf als ein de Vliegers gesamtes Schaffen bezeichnendes Verfahren der Bildgestaltung gewertet werden. Die Frage nach seinen Anfängen und seiner Lehre läßt sich nicht voll beantworten. Nachdrücklich ist Hans Vollmer zu widersprechen, der im Thieme-Becker die Ansicht vertritt, de Vlieger sei Schüler des älteren Willem van de Velde gewesen. Für diese Annahme fehlen stilistische Anhalte, zudem ist es kaum denkbar, daß der um 1601 geborene de Vlieger, Schüler des um 1611 geborenen van de Velde gewesen sein soll. Aus den gleichen Gründen ist F.C. Willis' Vermutung, Julius Porcellis habe eine Mittlerrolle zwischen dem Stil seines Vaters und dem de Vliegers eingenommen, abzulehnen (124). Als de Vlieger 1624 seine Leningrader Marine und 1626 das Seestück der Sammlung Herwarth von Bittenfeld malte, wird der um 1609 geborene Julius noch nicht so weit gewesen sein, um den älteren de Vlieger beeinflußt haben zu können (125). G.F. Waagens Auffassung, de Vlieger habe bei Jan van Goyen gelernt, ist mit Recht schon von W. von Bode zurückgewiesen worden (126). Erst im Lauf der 40er Jahre lassen sich zwischen beiden Künstlern Beziehungen feststellen, die sich jedoch auf den Themenbereich der Strandlandschaft und auf Darstellungen von Fluß- und Seeansichten mit befestigten Tor- und Stadtanlagen beschränken.

Für de Vliegers Frühstil ist das Schaffen Jan Porcellis' eine wesentliche Grundlage. Der erhaltene Bildbestand verbietet jedoch, daraus ein Lehrer-Schülerverhältnis zu konstruieren. De Vlieger begegnet Porcellis aufnahmebereit und kritisch zugleich. Auch dort, wo er einen von Porcellis entwickelten Seelandschaftstypus aufgreift wie in der Leningrader Marine, gerät er nicht in Abhängigkeit. Sein vielleicht an Buytewech geschärftes Verständnis für forma-

le Zusammenhänge wird die Frische und Unmittelbarkeit, die vor dem Objekt gewonnene Zwanglosigkeit der Kompositionen Porcellis' bezweifelt haben. Aber nicht nur im Formalen, auch im Inhaltlichen unterscheidet sich seine Vorstellung von der Jan Porcellis'. So hat de Vlieger dessen kaum zu übertreffende Schlichtheit des Motivs nicht angestrebt. Zwar schuf auch er im Sinne der neuen Haarlemer Landschaftskunst "naer 't leven" - Naturempfinden und das Vermögen, naturgemäß zu gestalten, kann man de Vlieger nicht absprechen -, aber das Landschaftsbild dabei noch einfach auszustatten und zu färben, bedeutete für ihn eine weniger wünschenswerte, der Zeitströmung Rechnung tragende Stilisierung.

Schon de Vliegers erste Gemälde offenbaren seine Neigung, die marinen Gegenstände aufwendiger motiviert und in tonig gebundenen Farbwerten zu veranschaulichen. Nicht zufällig hat er Anregungen aus Hendrick Vroom, Adam Willaerts und Josse de Momper verarbeitet. Seine kompositorische Begabung und seine Aufgeschlossenheit gegenüber der gesamten Breite der vorangehenden Entwicklung lassen im Frühwerk bereits Richtung und Zielsetzung seines Werdeganges erkennen, d.h. schon in den Rotterdamer Jahren ist er um eine Synthese zwischen der ersten und der zweiten Phase des holländischen Marinebildes bemüht, und mit der Greenwicher Strandlandschaft von 1633 gelingt ihm auch eine Lösung, in der die Errungenschaften der ersten Stilphase nicht abgelehnt, sondern auf der Grundlage des neuen Landschaftsstils verarbeitet erscheinen.

Ein Werk, in dem de Vlieger eine solche Synthese gleichfalls anstrebt, jedoch noch nicht erreicht, ist die 1633 entstandene 'Seeschlacht auf dem Slaak' im Amsterdamer Rijksmuseum (Verz.Nr. 4). Das Gemälde darf als die vermutlich erste in einem einheitlich blaugrauen Ton aufgehende Schlachtendarstellung des holländischen Marinebildes gewertet werden. Aber der einheitlichen Führung der Farben entspricht nicht die Ausbildung des Ereignisses selbst, das noch ganz im

Stile Vrooms durch den breit erzählenden Vortrag, die Detailfreude und die bandartige Aufreihung des Geschehens gekennzeichnet bleibt. Zwar sollten die Ansätze einer die Bildmitte betonenden, konzentrischen Ordnung der Fahrzeuge nicht übersehen werden, aber sie vermögen nicht wesentlich gegen die die Breite des Formats beanspruchende Wiedergabe des Kampfgeschehens anzuwirken. Nicht zu Unrecht ist dieses Gemälde in einem Leidener Auktionskatalog aus dem Jahre 1788 als "het Rykste van Ordonnantie dat van dien Meester bekend is" verzeichnet (127).

In der Nacht vom 12. auf den 13. September 1631 treffen auf dem Slaak eine spanische und eine zeeländische Flotte aufeinander. Unter dem Befehl Marinus de Hollares wird die weit überlegene spanische Armada vernichtend geschlagen (128).

Der Moment des völligen Zusammenbruchs des gegnerischen Widerstandes ist festgehalten. Den Vordergrund füllen aus dem ursprünglichen Verband gelöste Teile der spanischen Flotte. In dieses Chaos hinein feuern aus dem Mittelgrund seeländische Jachten ihre Breitseiten. Weniger das Kampfgeschehen als die ungeordnete Flucht, das Ringen um das nackte Leben bilden den Darstellungsgegenstand. In der ausführlichen Schilderung der Niederlage des Feindes offenbart sich das Maß des Sieges.

Man kann hier nur de Vliegiers Fabulierleistung bewundern, gleichzeitig aber auch seine zeichnerische Leistung und niemals erlahmende Sorgfalt, mit der er die unzählbar vielen Details beschreibt.

III. Kapitel

Die Jahre in Delft: Mitte 1634 bis Mitte 1638

1. See- und Flußlandschaften

De Vlieger ist an marinen Themen der biblischen Historie nicht vorübergegangen. In der zweiten Hälfte der 30er Jahre entstanden die Gemälde mit der Darstellung Christi und seiner Jünger im Seesturm in der Kunstsammlung der Universität Göttingen, der Sammlung Lord Plymouth und im Stift Melk. Diese Werke sollen im Mittelpunkt der Erörterung stehen. Um de Vliegiers Schaffen jedoch nicht einseitig zu behandeln, sei zunächst ein Überblick über die in den Delfter Jahren gemalten See- und Flußlandschaften gegeben.

Die 'Schiffsgasse aus Einmastern bei bewegtem Wasser' in der Bamberger Galerie (Verz.Nr. 25) wird vermutlich zu Beginn der zweiten Hälfte der 30er Jahre entstanden sein (129). In dem Seestück ist die Landschaftsform der Leningrader Marine von 1624 folgerichtig weiterentwickelt. Im Frühwerk wählte de Vlieger noch das breitovale Format, um die links bildexzentrisch verlaufende Fahrzeugflucht abfangen zu können. Im Bamberger Werk markieren die Segler dagegen eine orthogonal zur Bildebene ausgerichtete gassenartige Anlage. Der gassenartige, den freien Ausblick in der Mitte rahmende Aufbau offenbart die konsequente Hinwendung zum Seebild als einem Landschaftsbild.

Es ist nicht anzunehmen, daß diese Ordnung durch ähnlich komponierte Arbeiten Jan Porcellis', etwa durch dessen Münchener Marine von 1629, beeinflusst. De Vlieger hatte in seiner Leningrader Seelandschaft diese Entwicklung bereits selbst vorbereitet (130). Einzelmotive jedoch, wie die rechts schräg aufeinanderzufahrenden Einmaster und das vorn kontrastvoll gegen das weißliche Wasser silhouettierende Ruderboot, finden sich bei Porcellis analog gestaltet, beispielsweise in dem schon erwähnten Seestück aus dem Prager Kunsthandel (131).

Später als das Bamberger Gemälde wird die bewegte Seelandschaft der ehemaligen Sammlung van Diemen in Berlin (Verz. Nr. 26) entstanden sein. Wieder fungieren vier Einmaster gleicher Bauart als Stützen der gassenartigen Ordnung. Auch das Motiv der rechts schräg aufeinanderzufahrenden Boote ist beibehalten. Die Fahrzeuge sind jedoch deutlicher voneinander distanziert, und ihre ausgespannten Segel werden nun nicht mehr wie in einer Ebene liegend wahrgenommen, bilden also keinen flächigstatischen Formkomplex, der einer unmittelbaren, beiderseitig gleichmäßiger Tiefenerfahrung hemmend entgegenwirken könnte.

Für Seestücke de Vliegers, in denen sich Fahrzeuge zu einer orthogonal zur Bildebene verlaufenden Tiefengasse fügen, bleibt es kennzeichnend, daß die seitlichen Fluchten auf der Horizontlinie jeweils ihrem eigenen Augenpunkt verpflichtet sind. Die auf dem Wasser abgesteckte Blickbahn vermittelt infolgedessen nicht allein die Bewegung zur Tiefe, sondern auch eine leichte Bewegung zur Breite hin. Der freie Ausblick der Mitte erscheint nicht als Zwischenraum eines zentralperspektivischen Bezugs, sondern ist als selbständiges Motiv zu werten.

Für den Raumeindruck einer Seelandschaft sind die Vorgänge am Horizont von besonderer Bedeutung. Der Betrachter widmet gerade dem Ende seines Gesichtskreises gesteigerte Aufmerksamkeit. Die in den eben behandelten Seestücken in der Ferne auftauchenden Umrisse eines Kirchturms, einer Stadt oder kaum mehr wahrnehmbare Silhouetten von Segelschiffen bilden pointierte Ergänzungen des perspektivischen Grundsystems. In der van Diemen-Marine beleben rechts am Bildrand zahllose Fahrzeuge den Horizont. Dicht gruppiert formen sie jedoch eine in sich geschlossene marine Welt und stehen in keiner engen Bindung zu den Booten im Vorder- und Mittelgrund. Dagegen ist im Bamberger Gemälde der Bezug zwischen Nah- und Fernmotiven nicht aufgehoben. Gerade das einzelne, weit draußen befindliche Schiff gliedert sich in den linearen Zusammenhang des vorn einsetzen-

den Hintereinanders der Fahrzeuge. Als Horizontmotiv gibt es letztes meßbares Zeichen von der erreichten Tiefenerstreckung; dem zurückbleibenden Auge vermittelt es eine Ahnung von noch dahinter sich ausdehnenden Tiefen.

Von der Leningrader Marine zu den beiden in den Delfter Jahren entstandenen Seelandschaften gelingt de Vlieger eine Steigerung der Raumillusion. Gegenüber der greifbaren und formatnutzenden Nähe der Fahrzeuge im Frühwerk sind die Boote jetzt kleiner, vom Betrachter weiter entfernt. Näherte sich im Leningrader Werk der Horizont noch beinahe der Mitte der Bildhöhe, so liegt er in den beiden späteren Arbeiten niedriger. Für die Raumwirkung einer Landschaftsdarstellung ist auch die Höhe des Himmels von Bedeutung. Im Bamberger Seestück liegt der Horizont zwar etwa gleich niedrig wie in der van Diemen-Marine, aber im letztgenannten Werk ist der Himmel höher hinaufgeführt. Die Wasserfläche nimmt nur noch ein Fünftel der Bildhöhe ein. Der Betrachter ist dadurch stärker in die Landschaftsansicht miteinbezogen.

Als besonderes Merkmal der Bamberger Marine sind die Gegensätze von Licht und Schatten hervorzuheben. Der dunkle Vordergrund wirkt wie ein Repoussoir gegen das helle Wasser dahinter und gegen die weißlichen Wolkenränder der Tiefe. Im van Diemen-Gemälde ist das Licht dagegen unbestimmt geführt. Aber nicht nur die Erscheinungsform des Lichts, sondern auch Wellen und Wolken sind weicher, wie unentschieden ausgeprägt. Alles auf der Bildfläche sich Abzeichnende ist duftiger, weniger scharf linienumgrenzt behandelt.

Während sich de Vlieger bislang mehr um die Wiedergabe quantitativer Raumwerte bemühte, werden in der zweiten Hälfte der 30er Jahre auch Ansätze einer eingehenderen Gestaltung des Atmosphärischen sichtbar.

In der van Diemen-Marine ist es de Vlieger gelungen, das Ambiente, das zwischen den Dingen Liegende, als gleichmäßig luftegefülltes Kontinuum auszubilden. Wellen, Wolken und Fahrzeuge wirken unscharf, wie durch trübe Seeatmosphäre

beobachtet, und zeigen nicht mehr wie im Bamberger Gemälde hart konturiertes, in sich geschlossenes Formenwerk. Gegen die eintrübenden Medien der Luft besitzen auch Licht und Schatten nicht die Intensität, einander in polarer Spannung zu begegnen. Aber gerade im Unentschiedenen der Haltung des Lichts findet eine wesentliche Eigenschaft des Atmosphärischen, seine alles betont Kontrastvolle verschlei-fende Qualität, bildnerische Bestätigung. Luft wirkt auf das Aussehen des Lichts. Um dies veranschaulichen zu können, muß notwendig Licht in der Luft sein. Erst mit der eingehenderen Wiedergabe des Atmosphärischen scheint der Vlieger das Wesen des Lichts als einen sich frei zwischen Himmel und Erde bewegendem Vorgang erkannt zu haben. Licht haftet nicht mehr nur an den Dingen, ähnlich der Eigenfarbigkeit eines Gegenstandes, sondern bewegt sich auch zwischen ihnen.

Die vermutlich Ende der 30er Jahre gemalte 'Schiffsgasse mit "wijdschip" und Kriegsfregatte auf mäßig bewegtem Wasser' in der Londoner National Gallery (Verz. Nr. 35) zeigt, wie konsequent der Vlieger den eingeschlagenen Weg weiterverfolgte. Duftiger und weicher noch sind Wasser und Wolken gestaltet. Die Fahrzeuge erscheinen luftperspektivischer gesehen und bekunden ganz entschieden ihre Anteilnahme an der Tiefenerstreckung der Landschaft. Licht und Schatten haben zwar auch hier noch nicht die Kraft, sich gegen die Konsistenz des Atmosphärischen durchzusetzen, aber die Ansätze eines geführten Lichts sollten nicht übersehen werden: Es ist eindrucksvoll, wie sich Sonnenstrahlen, mehr durch die Bewegung des Pinsels als durch Farbveränderung anschaulich gemacht, aus der Kontinuität der trüben Helligkeit lösen und über dem Horizontstreifen einen lindgrünen Reflex legen.

Das Bestreben, die Substantialität der Seeatmosphäre mittels eines alles betont Linienumgrenzte erweichenden Hell-Dunkels zu gestalten, ist das wesentliche Stilmerk-

mal der im Verlauf der zweiten Hälfte der 30er Jahre entstandenen Marinen. De Vliegers in der Zeit von 1637 bis um 1640 gemalte Darstellungen Christi im Seesturm liefern einen Datierungsanhalt für diesen Wandel. Ausgehend von den wie luftverdünnt anmutenden Meeresansichten früherer Jahre mit harter, sachbezogener Licht- und Schattenwirkung, zeigen diese Werke zunehmend trübere, durchgängig luft- und lichterfüllte Freiräumlichkeit.

In der zweiten Hälfte der 30er Jahre wird de Vlieger auch den 'Schiffbruch im Sturm an Steilfelsen' der Dresdener Galerie (Verz. Nr. 48) geschaffen haben. Das zu den Verlusten des Zweiten Weltkrieges zählende Bild ist sicher kein Frühwerk, wie das W. von Bode, F.C. Willi und J. Rosenberg annehmen (132). Unter den Marinen der 20er Jahre würde man vergeblich nach einer derart anschaulich stofflichen Gestalt des Atmosphärischen suchen. Gerade die Bildelemente, die zu einer Frühdatierung verleitet haben, belegen die Entstehungszeit in der zweiten Hälfte der 30er Jahre. Die an Arbeiten des Herri met de Bles erinnernde bizarre Form der Felsen und die altertümliche Zeichnung des Wassers - die Wellenkämme zeigen zipfelig aufschwappende Wasserfiguren -, sind von Schiffbruchsdarstellung des Flamen Bonaventura Peeters beeinflusst. Die früheren Marinen des 1614 geborenen Bonaventura datieren aus der Mitte der 30er Jahre, und darunter befinden sich Beispiele, die de Vlieger gekannt haben kann. Eine Erörterung des Einflusses soll nicht an dieser Stelle, sondern erst im größeren Zusammenhang der in den Amsterdamer Jahren entstandenen Darstellungen von Schiffbrüchen erfolgen..

De Vlieger hatte sich bereits in seiner Frühzeit dem Themenbereich der ruhigen Seelandschaft gewidmet. Auch für die Delfter Jahre lassen sich Arbeiten dieses Gegenstandes nachweisen. Der 'Einmaster mit schrägem Spriet auf ruhigem Wasser' im Londoner Kunsthandel (Verz. Nr. 74) ist 1636 datiert. Neue oder zumindest erweiterte Gedanken zum Aufgabenkreis der ruhigen Seelandschaft sind in diesem Bild

nicht entwickelt. Der schräge Spriet - in Verbindung mit dem Hauptmast setzt er ein den freien Ausblick dahinter markant streichendes x-förmiges Zeichen -, erinnert an die analog arrangierte Takelage des Einmasters in der 1626 gemalten von Bittenfeld-Marine. Man darf die Arbeit aus dem Londoner Kunsthandel als eine Reduktion des eben genannten Frühwerks werten. Das Hauptmotiv des früheren Seestücks ist nicht mehr nur Hauptmotiv, sondern zum Bildgegenstand erhoben. Nicht mehr die Weite des Wassers, sondern die bescheidene Gestalt des Seglers steht im Blickpunkt und bestimmt das Format.

Mit der gleichfalls 1636 datierten 'Anlegestelle mit Fischern und Ruderboot' der ehemaligen Sammlung Mnische in Paris (Verz. Nr. 60) vermag der Vlieger dem Thema dagegen eine neue Landschaftsansicht abzugewinnen. Ähnlich dem Frühwerk von 1626 ist in dieser Arbeit eine Lösung gegeben, die als prototypisch für die Seelandschaften der Spätzeit bezeichnet werden darf. Gegenüber der von Bittenfeld-Marine ist als neues Motiv die Architektur einer Anlegestelle aufgenommen. Durch ein Seezeichen und ein Ruderboot zur Höhe und zur Breite hin erweitert, beansprucht sie die rechte Bildseite. Die linke Seite bleibt einem freien Ausblick auf das windstille Wasser vorbehalten. Die dort weit draußen liegende salutschießende Fregatte vermittelt der freien Sicht gegen den linken Bildrand körperhaften Halt. Fernes und Nahes, Optisches und Haptisches stehen auf der Fläche in einfacher, unmittelbarer Korrespondenz nebeneinander.

Die Anlegestelle ist ein dem Thema der ruhigen Seelandschaft gemäßes Motiv. In Darstellungen bewegter Seean-sichten hat sie ungleich geringere Verbreitung. Mit ihr scheinen sich der statischen Lage des Wetters entsprechenden Vorstellungen wie Ankerplatz, Halt, Ruhe, erreichtes Ziel usw. verbunden zu haben. Auch die salutschießende Fregatte ist in Schilderungen ruhiger Seelandschaften immer wiederkehrendes Motiv. Vielleicht sollte mit dem Sa-

lutschuß weniger ein marines Signal oder die stolze Äußerung eines Schiffes, sondern ein pointiert der ruhigen Meeresnatur beegnendes akustisches Element zur Anschauung gebracht werden. Durch die plötzliche Unterbrechung der Stille wird man sich ihrer um so deutlicher bewußt.

Um ein weiteres Gemälde de Vliegers sofort im Zusammenhang seiner Typengliederung vorzustellen: Bildete der 'Einmaster mit schrägem Spriet auf ruhigem Wasser' aus dem Londoner Kunsthandel eine schlichte Variante des durch die v. Bittenfeld-Marine verkörperten Typus der ruhigen Seelandschaft, so ist die 'Anlegestelle mit Ruderbooten und Fischern' der ehemaligen Sammlung Lehmann in Paris (Verz. Nr. 59) als bescheiden formulierter Ausläufer des durch das Gemälde der Sammlung Mniszech geprägten Themas zu bezeichnen. Die Arbeit aus der Sammlung Lehmann erhebt das Hauptmotiv der Mniszech-Marine, die mit einem Seezeichen und Ruderbooten ausgestattete Anlegestelle zum selbständigen und formatbestimmenden Gegenstand. Man wird dieses Seestück nicht viel später als das der Sammlung Mniszech von 1636 datieren dürfen. Die Motivanalogie des auf der Anlegestelle sitzenden Fischers sowie Bau und Zeichnung des malerisch verwitterten Balkengefüges deuten auf enge zeitliche Nachbarschaft.

Marinen mit individueller, einmaliger Motiv- und Gestaltfindung bereichern zu jeder Zeit das Oeuvre de Vliegers. Als Träger einer nur einmal geäußerten Bildvorstellung lassen sie sich nicht in den Entwicklungsgang der einzelnen Seelandschaftstypen eingliedern. Von den typengebundenen Darstellungen unterscheiden sich diese Einzelprägungen meist stofflich, vermitteln häufig topographisch getreue Aufnahmen heimatlicher Gewässer.

Der 163. (?) datierte 'Maashafen vor Rotterdam' in der Dordrechter Sammlung G.W. Ardenna (Verz. Nr. 54) zeigt den Anblick des von Westen gesehenen Rotterdamer Maasufers. Der Hafen links mit der sich bildparallel in den Mittelgrund

schiebenden Landungsbrücke und den dahinter aufragenden Takelagen zweier Dreimaster bildet, flächenhaft als gitterartiges Gerüst vor den tiefendiagonalen Verlauf des Küstenstreifens gestellt, den Hauptgegenstand.

Den gleichen Ort, nur aus größerer Entfernung und mit umfassenderem Blickwinkel gesehen, schildert die vermutlich später entstandene, 1634 datierte 'Rotterdamer "veerkaag" auf der Maas' aus dem Amsterdamer Kunsthandel (Verz. Nr. 15). Im Blickpunkt stehen die Vorgänge auf dem Wasser, dennoch bleibt das Land, das sich von links nach rechts zur Tiefe über die ganze Breite des Formats erstreckt, ein die Lokalität definierendes Element. Die kleine Hafenanlage und die hinter dem niedrigen Laubwerk aufragenden Dächer, die sich zur Bildmitte hin zur Stadt verdichten, dann die dort sichtbare Windmühle und direkt daneben der schwache Kontur der Rotterdamer Oude Hooft Poort sind zwar wenig bestimmt, wie nebensächlich, wirken aber gerade deshalb selbstverständlich und charakteristisch.

Der im Vordergrund segelnde Einmaster beansprucht kompositionell Sonderrechte. Er erhebt sich, die Höhe des Formats einnehmend, als stumpfe rostbraune Silhouette und setzt sich entschieden von den im trüben Blaugrau des Mittel- und Hintergrundes gebundenen übrigen Dingen ab. De Vlieger verwendet das die Arbeiten Jan Porcellis' kennzeichnende Verfahren der Landschaftsdimensionierung. Die Tiefenillusion gründet aus dem einfachen voneinander Absetzen von Nahem und Fernem. Ich glaube jedoch nicht, daß sich de Vlieger durch Seestücke des älteren Meisters, etwa durch dessen 1625 datierte 'Kreuzende Kaag' aus dem Amsterdamer Kunsthandel (133), hat anregen lassen. Der in der Marine Porcellis' segelnde Einmaster besitzt in seiner Funktion als Hauptmotiv keine dem Werk de Vliegers vergleichbare inhaltliche Begründung. Als Bestandteil einer im Anonymen verharrenden Seelandschaft könnte er ebensogut durch einen anderen Bootstyp ersetzt werden. Bei de Vlieger ist der

Segler dagegen physiognomisches Merkmal des Ortes, und aus dieser Gegebenheit erklärt sich seine formale Vorrangstellung. Dargestellt ist eine Rotterdamer "veerkaag". Das Fahrzeug ist im 17. Jahrhundert das typische Passagierverkehrsmittel der Maasgewässer (134). Durch den hohen Augenpunkt gewinnt der Betrachter Einblick in die Räumlichkeiten eines solchen Bootes.

Es ist bezeichnend, daß das Format nicht auf die vertikale Gestalt des Seglers abgestimmt ist, sondern als Breitformat der Weite der Maaslandschaft Rechnung trägt. In diesem sinnvollen Zusammenhang soll das Fahrzeug auch gesehen werden, in diesem Zusammenhang erhält es - von der sockelartigen Anlage des braunschwäzlichen Vordergrundschattens aufragend - wahrzeichenhafte Bedeutung.

2. Christus und die Jünger im Seesturm

De Vliegers Gemälde mit der Darstellung Christi und seiner Jünger im Seesturm in der Kunstsammlung der Universität Göttingen (Verz. Nr. 1) ist 1637 datiert.

Unmittelbar vor den Augen des Betrachters vollzieht sich das Geschehen. Der kleine Zweimaster treibt, schräg nach links vorn ausgerichtet hilflos in der Breitseite der Wellen. In seinem Bugteil versuchen Jünger in einer kühnen Aktion, das Rahsegel zu bergen. Ihre Handgriffe wirken bestimmt und fachkundig; ihre fast artistische Gewandtheit verrät seemännische Routine. Mit dieser Szene gelingt de Vlieger eine prägnante Flächenbildung: Standort und Haltung der Jünger lassen sie einer konzentrischen Bewegung eingegliedert erscheinen, die sich in dem zu beiden Seiten des Bugspriets aufschäumenden Gischt fortsetzt und schließt. Ein grelles Licht beleuchtet diesen Formkomplex. Die beiden Momente der Bildhandlung, das Stürmen der Elemente und der mutige Kampf gegen die Elemente, sind zu einem Lichtkreis figuriert und als ein spannungsvoller Auftakt dem finsternen Blaugrau des Unwetters vorgeblendet. Die Vorgänge um Christus, der sich im Heck des Bootes befindet, sind

nur wenig hervorgehoben. Es kostet zuerst Mühe, seine Gestalt auszumachen. Er ruht, gegen ein Kissen gelehnt, und wird von den ihn dicht umdrängenden Jüngern gerade geweckt. Dieses Motiv, das von der scheinbaren Ausweglosigkeit des Menschen gegenüber der nahenden Katastrophe handelt und gemäß den biblischen Worten von der tiefsten Schwäche christlichen Verhaltens, der Kleingläubigkeit, zeugen soll, wirkt angesichts der Demonstration seemännischen Könnens in der Bugpartie unbegründet.

De Vliegers zweite Fassung des Themas in der Sammlung des Earl of Plymouth (Verz. Nr. 3) ist vermutlich nicht viel später als das Gemälde in Göttingen entstanden. Der sich im letztgenannten Werk an einem Tau haltende Jünger umklammert in der Arbeit der Plymouth-Collection den Mastbaum. Auch das Bewegungsmotiv des ein Tau straffenden Jüngers wiederholt sich; nur agiert er nicht im Bug des Bootes, sondern stemmt sich mittschiffs gegen die Bordwand. Gemessen an de Vliegers gesamtem Schaffen, darf behauptet werden, daß solche Analogien ein zeitlich dichtes Nacheinander beider Werke nahelegen.

Mit seiner zweiten Fassung wollte de Vlieger nicht mehr die seemännischen Aspekte, sondern den Höhepunkt der biblischen Erzählung vergegenwärtigen. Als Textvorlage können ihm die Verse bei Markus IV, 37-38, gedient haben: "Und es erhob sich ein großer Windwirbel, und warf die Wellen in das Schiff, also daß das Schiff voll ward. / Und er war hinten auf dem Schiff, und schlief auf einem Kissen. Und sie wecketen ihn auf, und sprachen zu ihm: Meister, fragest du nichts darnach, daß wir verderben?" Um der eindeutigen Wiedergabe dieses Moments willen ruht Christus erhöht auf einem kajütenartigen Podest. Von dem zum Betrachter hin offenen Halbkreis ihm zustrebender Gebärden bleibt er distanziert. Seine entspannte Haltung steht in schroffem Gegensatz zu der des hinter ihm befindlichen Jüngers; in dessen vor Todesangst hochgerissenen Armen scheint etwas von der Gewalt der aufschäumenden Woge zu gipfeln. Die Gestalt Christi und die des eben ge-

nannten Jüngers fangen das stärkste Licht. Das Blau in der Gewandung Christi und das Rot im Wams des Jüngers bilden akzentuiert leuchtende Eigenfarben. Der Kontrast zwischen der ruhigen Glaubensgewißheit Christi und der Kleingläubigkeit des Menschen ist in dieser Szene formal konsequent ausgedeutet. Das übrige Figurenensemble zeigt sich zurückgezogener, in Halblicht getaucht und in Mischfarben modelliert, die sich dem auf blaugraue Valeurs gestimmten Grundton der dunklen Atmosphäre anpassen.

De Vliegiers dritte Fassung des Themas befindet sich im Benediktinerstift Melk an der Donau (Verz. Nr. 2). Das großformatige Gemälde schmückt als Kaminstück den Bildersaal in der Prälatur des Stiftes. Für die von barockem Bewegungsreichtum erfüllte Darstellung bietet der ehemalige Repräsentationsraum des Abtes mit dem Deckenfresko Paul Trogers eine schöne Umgebung.

Ähnlich dem Göttingener Werk treibt das Boot schräg nach links vorn. Die Jünger im Bugteil sind auch wieder kompositionell bevorzugt. Im Vergleich zum Göttingener Gemälde hat sich ihre Zahl erhöht. Die Körper sind aus der auffälligen Vereinzelung gelöst und formen ein sich mit Bugspriet und Takelage kompliziert verzweigendes Bewegungsgerüst. Ein lebhaft wechselndes Licht und die differenzierte Farbigkeit in den Gewändern lassen alles Organische wie von der Kraft der aufschäumenden Wasser emporgewirbelt erscheinen. Kein seemännischer Bravourakt ist geschildert. Den vorn in der Gischt Kämpfenden muß man jede seemännische Erfahrung absprechen. Eher ein vom grellen Licht bloßgelegtes verzweifelter Aufbegehren, ein nach sicherem Halt Klammern ist festgehalten. Die Gruppe um Christus im Heck steht wie im Göttingener Gemälde nicht im Blickpunkt, erscheint gelöst von den hektischen Aktionen im Bugteil, mutet wie geborgen an unter dem Schutze des ballonartig geblähten Rahsegels.

Für die Bestimmung der zeitlichen Abfolge der eben vorgestellten Gemälde bietet die zunehmend entwickeltere Wiedergabe des Atmosphärischen einen Anhalt. In der Melker Darstellung bezeugt die unscharfe Zeichnung von Wasser und

Himmel, daß die Stufungen von Hell und Dunkel nicht mehr nur innerhalb linienumgrenzter Formen und Formkomplexe walten, sondern über diese hinaus als Ausdrucksmittel der überall gegenwärtigen Medien der Luft und des Lichts eingesetzt sind. Selbst die blauschwärzliche Wellensilhouette links unten bleibt infolge duftig aufgesetzter Braunvaleurs noch lichthaltig und läßt den grellen Widerschein der Gischt dahinter nicht unvorbereitet aufleuchten. Im 1637 gemalten Göttingener Werk dagegen steht der Reflex auf der Bugwelle von den blauschwarz eingestrichenen Werten von Wasser und Himmel isoliert und ohne Bindung zu der links oben befindlichen hellblauen Wolkenöffnung. Licht und Schatten zeigen sich noch sachbezogen; die Härte der Formen lassen die Meeresansicht wie luftverdünnt erscheinen.

Die Arbeit der Plymouth-Collection bezeichnet in der Wiedergabe des Atmosphärischen eine Zwischenstellung und wird demzufolge auch zeitlich zwischen den Gemälden in Göttingen und im Stift Melk anzusetzen sein. Ähnlich dem Melker Bild, nur schwächer, erwärmen bräunliche Beigaben die Farbtemperatur des vornehmlich graublauen Einheitstons und vermitteln in kaum merklichen Nuancen von Hell und Dunkel den Eindruck lichthaltiger Atmosphäre. Daß die scharfen Licht- und Schattenpositionen des Göttinger Seestücks überwunden sind, offenbart sich besonders in dem Motiv des im Wasserdampf gefangenen Lichtschimmers über dem Heck des Bootes. Lichtwerte silhouettieren hier in duftiger Transparenz gegen das umgebende Dunkel.

Für die Festlegung des zeitlichen Nacheinanders lieferten die Gemälde selbst Kriterien. Dagegen kann die Abgrenzung nach oben hin, d.h. die Bestimmung der Entstehungszeit der Melker Darstellung nicht ohne Anhaltspunkte der Gesamtentwicklung getroffen werden. Ähnlich dem bereits erwähnten 'Schiffbruch im Sturm an Steilfelsen' in der Dresdener Galerie ist im Melker Werk flämisches Formen gut verarbeitet. Die Wellengrater gliedern sich zu zipfe-

lig aufschwappenden Wasserfiguren, die Wolken verleihen dem Himmel den Charakter eines schmuckvollen Flächenmusters und das Rahsegel setzt gegen die Horizontlinie und die orthogonale Rahmung einen kraftvoll barocken Akzent. Es wurde darauf hingewiesen und soll an anderer Stelle noch ausführlich erörtert werden, daß de Vlieger in der zweiten Hälfte der 30er Jahre Sturmbilder des Flamen Bonaventura Peeters kennenlernte und sich an deren bildnerischem Reichtum neue Gestaltungsmöglichkeiten erschloß. In unterschiedlichen Brechungen künden fast alle um 1640 gemalten Seestücke, ungeachtet ihres Gegenstandes, von dieser Rezeption. Das eigentliche Feld der Auseinandersetzung bleibt jedoch die Wiedergabe der stürmischen Meereswelt, und de Vliegers Darstellungen von Schiffbrüchen zeigen nun, wie sich das an Bonaventura orientierte Streben, die marinen Vorgänge ins Dekorative und schwungvoll Bewegte zu stilisieren, zu Beginn der 40er Jahre wieder einer naturgemäßerer Sicht unterwirft. Aus diesem Wandel einen Terminus ante für das stofflich vergleichbare Melker Gemälde abzuleiten, erscheint berechtigt. Ich glaube deshalb, daß die Arbeit um 1640, also bereits in den Amsterdamer Jahren entstanden sein wird.

De Vliegers sich in der zweiten Hälfte der 30er Jahre entwickelndes Vermögen, nicht mehr nur das gegenständliche, sondern auch etwas vom atmosphärischen Wesen der Seelandschaft veranschaulichen zu können, resultiert aus der Beschäftigung mit Rembrandt. Daß de Vlieger bereits in den Delfter Jahren Werken Rembrandts mit Aufgeschlossenheit begegnete, zeigt das Göttingener Gemälde. Das Motiv des sich an der Bordwand an einem Tau haltenden Jüngers - angesichts des stürmischen Wassers greift er mit seiner Linken entsetzt zum Haupt - ist ein getreues Zitat aus Rembrandts 1633 gemalter Darstellung Christi im Seesturm des Bostoner Stewart Gardner Museum (135). Neben dieser Motiventlehnung könnte auch das Bemühen, um eine dem Gegenstand entsprechende kontrastreiche Führung des Lichts, auf das Vorbild Rembrandts weisen. Aber wie erwähnt, ist es de Vlieger nicht gelungen, die Sachbezogenheit von Licht und Schatten aufzulösen.

Ein Werk, das den Themenbereich der Marine verläßt, wie die 1637 datierte 'Rückkehr von der Falkenjagd' des Amsterdamer Rijksmuseums (Vers. Nr. 105), offenbart jedoch, daß sich de Vlieger bereits zu dieser Zeit eingehend mit den Mitteln der Lichtgestaltung Rembrandts auseinanderzusetzen wußte.

Eine malerisch ruinöse Gebäudefassade errichtet gegen Ende des Vordergrundes eine bildparallele Blickgrenze. Dem Mauerwerk ist als stolzes Requisit eine antikisierende Brunnenarchitektur vorgeblendet. Sie fängt das stärkste Licht und vermittelt einen golden leuchtenden Widerschein. Nach rechts hin ist das Bauwerk, das von Finsternis speichernden Tor-, Fenster- und Türöffnungen durchsetzt ist - de Vlieger scheint Rembrandts Vorliebe für rundbogige Maueröffnungen als "Hort des tiefsten Schattentones" (C. Neumann) verstanden zu haben -, in zunehmend dunkleren braunrötlichen, braunen und braunschwärzlichen Valeurs gehalten. Daß diese Werte nicht als Eigenfarben der Architektur, sondern als gegen die Architektur wirkendes Hell-Dunkel wahrgenommen werden, resultiert aus ihrer anschaulichen Bezogenheit auf das von links einfallende Licht und auf das diesem Lichteinfall begegnende schattenspendende Relief der Fassade. Auf Grund der besonderen Qualität des Hell-Dunkels werden die extremen Farbkontraste, das Gelb auf der Brunnenwand und das Braunschwarz im großen Torbogen, als lediglich einmal intensiverer, dynamischerer und das anderemal schwächerer Teil ein und derselben Lichtumwelt beobachtet. Die Architektur ist als die Situation des Lichts empfindsam spiegelndes und zugleich auch bestimmendes Medium dargestellt. Eine solche Lösung setzt die Erkenntnis vom Wesen des Lichts als einer freien, vom Hell-Dunkel Kontinuität erhaltenden und von den Gegenständen nur mittelbar abhängigen Bildgröße voraus.

Im Themenbereich der Marine hat sich dies alles nur sehr langsam ausgewirkt. Die bewegten Seelandschaften der zweiten Hälfte der 30er Jahre und die Schilderungen Chri-

sti im Seesturm zeigten, wie befangen Hell- und Dunkelstufungen vorerst noch als Erscheinungsform freiräumlicher Eigenschaften eingesetzt sind. Es bleibt zu erörtern, daß de Vlieger im Hell-Dunkel erst um die Mitte der 40er Jahre, und zwar infolge der weiter anhaltenden Beschäftigung mit Rembrandt, ein selbstverständliches Ausdrucksmittel gesehen hat.

E. Waldmann gebührt das Verdienst, die stilistische Beziehung zwischen de Vliegers Göttingener Gemälde und Rembrandts Arbeit in Boston erkannt zu haben (136). De Vliegers Bild als "eine nicht ganz getreue Kopie" des Rembrandt'schen Werkes zu bezeichnen, muß man jedoch entschieden ablehnen. Neben der kontrastreichen Führung des Lichts und der Motiventlehnung des sich an der Bordwand an einem Tau haltenden Jüngers ließe sich vielleicht noch auf die verwandte Gliederung des Figurenensembles verweisen. Der vergleichbare Ablauf der Figurenhandlung bleibt jedoch in dem von der Tradition gesteckten Rahmen und kann auch aus einer beiden Künstlern gemeinsamen Stilquelle resultieren.

F. Lugt hat 1952 auf dem Amsterdamer Kongreß der Komposition Rembrandts eine Arbeit des Maerten de Vos gegenübergestellt (137). In der nach Vorlagen des de Vos geschaffenen und von Adr. Collaert und J. Sadeler verbreiteten Stichserie "Vita Christi" findet sich als Blatt Nr. VIII eine Darstellung Christi im Seesturm (138). Daß Rembrandt den Stich gekannt haben kann, zeigt nicht nur die grundsätzlich verwandte Inszenierung des biblischen Vorganges, die zwischen den seemännischen Aktionen der Jünger im Bug und der gedämpfteren Haltung der Gruppe um Christus im Heck unterscheidet, sondern auch die Anlage des Bootes im Hochformat der Bildfläche, die schalenartig schwingende Bordwand und vielleicht die Motivfindung zu der auffällig singulären Erscheinung des Jüngers, der in der vom schäumenden Wasser gehobenen und überspülten Bugpartie

versucht, das Segel zu bergen. Von der manieristischen Formensprache ist Rembrandt jedoch weit entfernt. Gegenüber den herkulisch anmutenden Gestalten des Maerten de Vos besitzen seine Jünger nur geringe Körperlichkeit. In kurzen, knappen, wie abgehackten Bewegungen greifen, klammern, krallen sie verzweifelt nach der Bordwand, dem Mast und den Tauen.

Eine Rembrandt vergleichbare Reduzierung des Körperlichen strebt de Vlieger im Göttingener Gemälde nicht an. Darin darf zwar noch kein Kriterium einer Beschäftigung mit Maerten de Vos gesehen werden, aber angesichts des extremen Bewegungsmotivs des über die Rahe gestiegenen Jüngers ist doch anzunehmen, daß de Vlieger aus dem Stich Anregungen schöpfte, in dem die beiden im Bug befindlichen Jünger in ähnlich komplizierter Stellung - sich mit scharf angewinkelten Beinen abstemmend - gegeben sind und geradezu ein Musterbeispiel manieristischer Körperbildung aufzeigen. Zwar begegnet auch de Vlieger dem gesteigerten Bewegungsaufwand Maerten de Vos' sehr selbständig - die seemännischen Aktionen wirken mehr aus naturalistischer Situation entwickelt, zeigen weniger ungestümen, eher schwungvollen organischen Formenfluß, sind zudem nicht offen, sondern geschlossen komponiert -, dennoch bleibt die manieristische Vorlage deutlicher als bei Rembrandt. Von den Figuren werden Stellungen und Bewegungen vollzogen, die zu einem gewissen Grade um ihrer selbst willen veranschaulicht erscheinen, d.h. weniger in Auslegung des biblischen Textes auf Hilflosigkeit oder verzweifelter Mut gegenüber dem Unwetter, sondern auf seemännischem Können gepaart mit artistischer Körperbeherrschung gründen. Eine Kenntnis des Sticks könnte auch der Umstand belegen, daß de Vlieger ähnlich Maerten de Vos in der Vergegenwärtigung der Erzählung den Moment wählt, in dem die Jünger den schlafenden Christus gerade zu wecken versuchen. Rembrandt dagegen ist bestrebt, einen Eindruck vom Gesamtzusammenhang der Historie zu ver-

mitteln. Christus ist wach, und im Wechsel der Handlung von der Bug- zur Heckpartie scheint sich das Wunder der Stillung des Meeres bereits anzukündigen. Links des die Bildfläche diagonal teilenden Mastes ist das Sturmgeschehen illustriert - grelles Licht und schäumende Gischt lassen alles Organische wie fragmentarisch auseinandergerissen erscheinen; rechts dagegen bildet die Gestalt Christi für die umgebenden Jünger bereits ruhespendenden Halt, zudem wirkt dort die Atmosphäre weniger erregt, zeigt gleichmäßiges von schwachen Lichtstrahlen durchzogenes Dunkel. Es liegt im Sinne der den Gesamtvorgang erfassenden Themendeutung, wenn Rembrandt das Fahrzeug annähernd bildparallel ausrichtet, um das Nacheinander des biblischen Ablaufes in räumlichem Nebeneinander zur Anschauung bringen zu können.

Wie im Stich nach Maerten de Vos ist in de Vliegiers Göttingener und Melker Darstellung das Boot jeweils schräg nach vorn ausgerichtet. Um die Vorgänge um Christus im Heck zu akzentuieren, treibt das Fahrzeug im Gemälde der Plymouth-Collection schräg nach rechts zur Tiefe hin. Solche Lösung, die Bildhandlung einfach in umgekehrter Abfolge zu schildern, liegt nahe; denkbar wäre es jedoch, daß hier wieder das Beispiel Maerten de Vos' bestimmend war, der in einer zweiten Fassung des Themas, dem von Corn. Galle gestochenen Blatt Nr. 19 der Serie "Vita, Passio et Resurrectio Jesu Christi" (139), das Boot gleichfalls schräg nach rechts hinten ausgerichtet hat. Die Gestalt Christi erscheint dadurch weniger distanziert, zudem auch inmitten des zum Betrachter hin offenen Halbkreises der Jünger kompositionell stärker gewertet. Ähnlich dem Gemälde der Plymouth-Collection hat Maerten de Vos den Höhepunkt der biblischen Geschichte veranschaulicht, der gemäß der vom Stich getragenen Bildunterschrift aus Matthäus VIII, 25, in den Worten gipfelt: "Herr, hilf uns, wir verderben!"

De Vlieger verarbeitet im Göttingener Gemälde Anregungen aus Rembrandt. Für die Beschäftigung mit Maerten de Vos sind gewichtige Anhalte gegeben. Dennoch gestaltet er eigenartig; nüchtern und sachlich, so wie man es nach dem bisherigen Verlauf der Entwicklung erwarten durfte, ist das Ereignis festgehalten. In den folgenden Werken prägt de Vlieger jedoch zunehmend schwungvoller und gefälliger. In der Arbeit der Plymouth-Collection erregt die besondere Verflechtung der Formen eine Augenbewegung von nahezu "schmeichelnder Ungezwungenheit" (G.W.F. Hegel). Die Haltung der einzelnen Figur oder Figurengruppe begründet sich zwar entschieden aus der Sache, ihre Bindung in das Gesamt des Handlungsablaufs unterliegt jedoch Formbezügen, denen ornamentaler Eigenwert nicht abzusprechen ist. Im Melker Gemälde sind es nicht mehr nur die Kontext schaffenden Blickbewegungen, sondern das Ereignis selbst zeigt sich schönlinig umkleidet. Angesichts des schwungvollen Formenflusses in den Aktionen der Jünger, die ihre auffallend schwierigen Stellungen mit Leichtigkeit vollziehen, und des dekorativen Musters von Wellen und Wolken, entsteht der Eindruck, als habe de Vlieger ästhetischen Bedingtheiten eines repräsentationsbedürftigen Auftraggebers Rechnung getragen. Daß seine zunehmend barockere Gestaltungsneigung Sturmszenen Bonaventuras nutzte, wurde bereits bemerkt. Dieser Einfluß beschränkt sich jedoch auf die Wiedergabe des bewegten Seeganges und auf die Führung der Wolken; als Figurenzeichner wird Bonaventura kaum Anregungen vermittelt haben. Man darf voraussetzen, daß de Vlieger eine umfassendere Kenntnis vom flämischen Barock hatte und vor diesem Hintergrund oder entsprechend gewählten Vorlagen seine Figuren bildete. An Rubens' Schilderung 'Christi im Seesturm' der Dresdener Galerie und an dessen Jonasdarstellung in Nancy zu denken, ist nur insoweit berechtigt, als dadurch diese Stilquelle mittelbar umrissen erscheint, engere Analogien lassen sich nicht aufzeigen.

De Vliegers Offenheit gegenüber fremdem Formengut als auftragsbewußtes Verhalten zu werten und aus der Traditionsgebundenheit des biblischen Gegenstandes zu erklären, bedeutet, nur äußere Stildeterminanten berücksichtigt zu haben. Die Konsequenz, mit der er im Melker Werk Ausdrucksmittel der eigenen national-holländischen Richtung meidet, läßt vermuten, daß er auch inneren Stilnotwendigkeiten Folge zu leisten versuchte.

Gegen Ende der 30er Jahre war für de Vlieger das Seestück der zweiten Stilphase gleichsam zu Ende gedacht und durchgebildet. Seine Darstellungen Christi im Seesturm offenbaren das ganz bewußte und intensive Streben nach einem neuen Stil. Er erstrebt eine Formensprache, die den bescheidenen Gestaltungsrahmen der von Porcellis präfigurierten "graeuwtes" erweitert und im Dienst eines repräsentativen Marinebildes zu stehen vermag. Gerade Rembrandts Lichtgestaltung und dessen subjektivistische Deutung des Themas, gerade den gesteigerten Bewegungsaufwand bei Maerten de Vos und schließlich die dekorative Fassung der Marinen Bonaventura Peeters' mit ihren schönlinig konturierten Wolken und zipfelig aufschwappenden Wassern wird de Vlieger mit Aufgeschlossenheit beobachtet haben, waren ihm doch hier Mittel an die Hand gegeben, der eigenen realistisch-schlichten Ausdrucksweise erfolgreich entgegenzuwirken.

Daß de Vliegers kompositorisches Talent nicht nur auf die Ordnung landschaftlicher Vorgänge beschränkt blieb, sondern auch die bildgerechte Inszenierung einer Figurenhandlung zu bewältigen vermochte, bezeugen die eben behandelten Gemälde. Er erweist sich als ein sicherer Figurenzeichner, und man beginnt nun auch zu verstehen, warum gerade er mit Aufträgen wie Vorlagearbeiten für Tapisserien und Buchillustrationen, mit der Bemalung von Orgeltüren und sogar der Anfertigung eines großen Kirchenfensters bedacht worden war.

Während bei Rembrandt und Maerten de Vos der knappe Bildausschnitt ganz als Träger des biblischen Ereignisses beansprucht erscheint, ist in de Vliegers Arbeiten das Geschehen in die Weite des Meeres gestellt. Die eindrucksvolle Wiedergabe des stürmischen Seegesichts ist de Vliegers eigenste Schöpfung. Vielleicht haftet den seemännischen Aktionen der Jünger im Göttingener und Melker Werk ein leichter Anstrich äußerer Sensation an, die freie Umgebung bietet jedoch eine Resonanz, in der die große Pose, das heroische Gebaren an Gewicht verliert.

IV. Kapitel

Die Jahre in Amsterdam: Mitte 1638 bis 1648

1. Marinehistorien

1639 konnte die Kriegsmarine der Staaten zwei glanzvolle Siege erringen. An der Spitze der Flotte stand Admiral Maerten Hapertzoon Tromp. Im Februar 1639 gelang es ihm, mit nur wenigen Schiffen den Hafen von Dünkirchen zu blockieren. Einen Ausbruchversuch der für die holländische Handelsmarine eine ständige Gefahr bedeutenden "duinkerker kapers" konnte Tromp erfolgreich abschlagen.

Entscheidender noch war der Sieg im gleichen Jahr über die spanische Armada vor Downs. 23 000 spanische Soldaten sollten in den südlichen Niederlanden ausgeschifft werden. Tromp hinderte den Feind daran, Dünkirchen anzulaufen, und trieb ihn vor Downs gegen die englische Küste. Am 31. Oktober 1639 kam es zur Schlacht. Von den vor Downs liegenden 53 gegnerischen Schiffen wurden 26 oder 27 versenkt und 13 gekapert. Der Rest, darunter das Flaggschiff des spanischen Admirals Antonio d'Oquendo, konnte nach Dünkirchen entkommen. Die Flotte der Staaten verlor nur ein Fahrzeug (140).

Die Ereignisse vor Dünkirchen und Downs illustriert ein Stich Cornelis van Dalens (141). De Vlieger und Willem van de Velde der Ältere teilten sich die Vorlagenarbeit. Van de Velde ist für die Darstellungen der unteren Bildhälfte verantwortlich. Ähnlich den Schlachtenbildern Hendrick C. Vrooms sind die entscheidenden Phasen der Kämpfe aus der Vogelperspektive aufgenommen (142). Das darüber befindliche, jeweils von einer Fama und Waffensymbolen eingefasste Bildnis Tromps entwarf de Vlieger (143). Der Stich trägt die Jahreszahl 1640.

Um 1640 wird vermutlich auch die großformatige Marine mit der "Aemilia" auf der Maas vor Den Briel des Delfter Prinsenhof (Verz. Nr. 10) entstanden sein. Ich glaube,

daß für diese Darstellung die seegeschichtlichen Ereignisse des Jahres 1639 einen Terminus post bilden.

Auf dem flachen Küstenstreifen, der links am Ende des Mittelgrundes das Wasser begrenzt, ist die Hafenanlage und die Grote Kerk von Brielle sichtbar. Davor liegen auf dem leichtbewegten Wasser der Maasmündung schwere Kriegsschiffe. Sie markieren, von der Breite des Formats ausgehend, ein zur Tiefe hin ausgerichtetes Schattendreieck. Mit Ausnahme einer vollbesetzten Schaluppe bleibt das Wasser im Bildzentrum frei. Nicht nur die Örtlichkeit ist topographisch getreu aufgezeichnet, sondern auch eines der Fahrzeuge ist als identifizierbares Porträt gegeben. Mit der rechts segelnden Fregatte ist die "Aemilia", Tromps Flaggschiff, dargestellt (144). Die am Hauptmast gesetzte Nationalitätenflagge signalisiert die Funktion als Admiralsschiff. In den Gefechten vor Dünkirchen und Downs konnte Tromp mit diesem 57 Kanonen führenden Doppeldecker seine eindeutigsten Siege erringen.

G. Hoet erwähnt in seinem "Catalogus of Naamlyst van Schilderyen" ein Seestück de Vliegers: "de Vergadering voor Den Briel" (145). In Verbindung mit den Kämpfen des Jahres 1639 hat es natürlich eine Reihe von "vergaderingen" gegeben, für ein Treffen einzelner Flottenverbände vor Brielle läßt sich jedoch kein marinehistorischer Beleg anführen (146). Einen solchen Vorfall wird man auch bezweifeln, denn Brielle hat im 17. Jahrhundert als strategisch die Maasmündung sichernder Ort keine Bedeutung mehr. Schwere noch wiegt der Umstand, daß die Maas als direkter Verkehrsweg zwischen der Nordsee und Rotterdam von Schiffen der Größenordnung der "Aemilia" wegen fortschreitender Versandung gemieden werden mußte (147). Für die Segler der Admiralität von Rotterdam, und dazu gehörte die "Aemilia", war Hellevoetsluis Versamlungs-, Ausrüstungs- und Provianthafen. Darüber hinaus diente Hellevoetsluis in der Zeit von 1632 bis 1640 als Kriegshafen der Flotte der Staaten (148)°.

Läßt sich für den Motivzusammenhang einer Flotte und Den Briel auch kein marinehistorischer Beleg anführen und muß das Bildereignis auf Grund der hydrographischen Gegebenheiten sogar in Frage gestellt werden, so sollte man de Vlieger dennoch nicht unterstellen, ohne bestimmte Vorstellung eine für seine Zeitgenossen ungewöhnliche Verbindung zwischen dem Maasstädtchen und Kriegsschiffen eingegangen zu sein.

Vielleicht beabsichtigte er, einen allegorischen Bezug auf die Persönlichkeit und die Taten M. H. Tromps zu veranschaulichen. Brielle ist die Heimat des Admirals; er wurde dort 1598 geboren. Die "Aemilia" segelt also vor Tromps Vaterstadt und löst backbord einen Salutschuß. Daß der Doppeldecker, hier als hervorragendes Glied einer Flotte geschildert, Erinnerungen an die untrennbar mit der Gestalt Tromps verbundenen ruhmreichen Ereignisse des Jahres 1639 erweckte, scheint denkbar. Ob Brielle einen ähnlichen Bedeutungsgehalt vermittelte, um als Anspielung verstanden zu werden, wird sich ohne literarischen Beleg kaum klären lassen.

Auf dem bereits erwähnten Stich Cornelis van Dalens finden die bildkünstlerischen Würdigungen Tromps erweitern den Kommentar durch in lateinischer Sprache verfaßte Verse Caspar van Baerles. Überblickt man das Schriftbild, so sind lediglich drei Worte in kapitalen Lettern gestochen: TROMP, BRIELA und DUNA. Die letzten Zeilen lauten:

Attilios dic, Roma, tuos. nos diximus illum,
BRIELA cui patriam, DUNA trophea dedit.

Tromps Vaterstadt (BRIELA) und Downs (DUNA), die Stätte seines größten Triumphes, sind in unmittelbarem Zusammenhang genannt, zudem in weltgeschichtlichem Rahmen aufgewertet. Van Baerle stellt den Seehelden aus Brielle auf eine Stufe mit Roms Attiliern, von denen Attilius Regulus im Ersten punischen Krieg die karthagische Flotte vernichtend geschlagen hatte.

Es ist nicht auszuschließen, daß die an der absoluten

Autorität römischer Historie gemessenen biographischen Motive Tromps von de Vlieger in Gestalt eines realistisch wirkenden Seestücks veranschaulicht sind. Die dem Holländer des 17. Jahrhunderts bekannte Metapher Schiff gleich Staat könnte hier durch das Motiv Brielle und die Identifizierbarkeit des Seglers als "Aemilia" personalisiert sein. Die Motive Brielle und "Aemilia" wären dann als Beispiele der Persönlichkeit Tromps und seiner staatserhaltenden Taten aufzufassen. Sie versinnbildlichen zwar keine direkt faßbaren begrifflichen Vorstellungen, ethisch-geistige Gehalte wie Tapferkeit und Ruhm, aber sie können den zeitgenössischen Betrachter doch zu einem gedanklichen oder zumindest stimmungshaften Resümee der Ereignisse des Jahres 1639 und der untrennbar damit verbundenen Erfolge Tromps veranlaßt haben. Daß das Bildgeschehen sachlich und naturgemäß vergegenwärtigt erscheint, kann nicht als Kriterium gegen die hier versuchte Deutung eingesetzt werden. In der holländischen Malerei dieser Zeit braucht der Realitätsgrad eines Bildes nicht notwendig den allegorischen auszuschließen oder einzuengen.

Noch ein weiteres Mal hat sich de Vlieger in den frühen Amsterdamer Jahren mit einem seegeschichtlichen Vorfall beschäftigt. Auf der anspruchsvoll großen Leinwand von 161,5 x 257,5 cm im Besitz der Leningrader Eremitage illustriert er das Zeremoniell der Landung oder Ausschiffung einer hohen Persönlichkeit (Verz. Nr. 12). Nach C. de Ris ist die Landung des Prinzen Wilhelm von Oranien in Vlissingen dargestellt (149). Leider gibt de Ris keine ausführliche Begründung seiner Themendeutung, sondern begnügt sich mit dem Hinweis, daß der Doppeldecker links hinten das Wappen der Prinzen von Oranien führe. Diese Beobachtung findet in einer Notiz, die C. Hofstede de Groot vor dem Leningrader Gemälde anfertigte, Bestätigung (150). Berichtigend darf angemerkt werden, daß der in Bugansicht gegebene Segler nicht das prinzliche Wappen zeigt, sondern am Top des Großmastes die orangefarbene Flagge ge-

setzt hat (151). Entgegen de Ris erkannte Hofstede de Groot, daß rechts nicht Vlissingen, sondern das Rotterdamer Maasufer geschildert ist. Das Leningrader Gemälde scheint mit dem 1771 in Leiden versteigerten Seestück de Vliegers aus der Sammlung L. van Heemskerk identisch zu sein: "Een Gezicht langs de Maas, met Oorlogsschepen en andere Vaartuigen, op den Voorgrond het Oude Hooft te Rotterdam alwaar eenige Mensen Scheep gaan..." (152).

Auch für dieses Bild lassen sich keine marinehistorischen Belege nachweisen. Über eine Verbindung des Prinzen Wilhelm oder anderer Mitglieder des oranischen Hauses mit der Stadt Rotterdam ist uns nichts bekannt (153). Ich meine dennoch, von der Voraussetzung ausgehen zu dürfen, daß sich die Ikonographie nur im Zusammenhang mit marinen Unternehmungen der Oranier klären läßt; die Tatsache des oranischen Flaggenzeichens kann nicht geleugnet werden.

Prinz Wilhelm heiratete 1641 Maria, die älteste Tochter König Karls I. von England. Nach der Trauung, die in London vollzogen wurde, verließ er am 8. Juni 1641 die Reede von Downs. Er begab sich an Bord der "Aemilia", die unter dem Kommando Tromps am Abend des nächsten Tages in Hellevoetsluis anlegte. Am Morgen des 10. Juni verließ Wilhelm Hellevoetsluis mit einer Jacht, um via Dordrecht nach Buren in der Betuwe zu reisen, wo sich seine Mutter Amalia von Solms aufhielt (154).

Die Abfahrt des Prinzen aus Hellevoetsluis, das Zeremoniell eines solchen Ereignisses könnte de Vlieger illustriert haben. Am Haupt der Landungsbrücke liegt eine reich verzierte "Statenjacht" (155). Auf dem Pier selbst hat sich ein dichtes Menschenspalier - nach Hofstede de Groot sind es Soldaten - gebildet. Eine vornehme Kalesche fährt vor. Die Segler schießen Salut. Viele führen neben den Nationalitätenflaggen auch festliche Wimpel. Mit dem links draußen befindlichen Doppeldecker kann die "Aemilia" gemeint sein. Die Motive und ihr Handlungszusammenhang entsprechen der eben referierten historischen Situation, im Widerspruch dazu steht jedoch der Handlungsort, denn

nicht Hellevoetsluis, sondern Rotterdam ist dargestellt. Nun wurde bereits ausgeführt, daß die Maas wegen fortschreitender Versandung von großen Fahrzeugen (Doppeldekern) gemieden werden mußte und sich deshalb Hellevoetsluis zum See- und Kriegshafen Rotterdams entwickelte. Vielleicht darf man annehmen, daß de Vlieger hier aus lokalpatriotischem Stolz - oder weil es ihm an eigener Anschauung mangelte - einen doch naheliegenden Wechsel des Schauplatzes vorgenommen hat, indem er das Geschehen aus dem nur in Verbindung mit Rotterdam bedeutenden Hellevoetsluis vor seine Heimatstadt verlegte.

De Vliegers eben behandelte Marinen zeigen nicht mehr das ausführliche Chronistentum, das noch seiner 1633 entstandenen 'Seeschlacht auf dem Slaak' im Amsterdamer Rijksmuseum zu eigen war. Im Delfter Gemälde nehmen die den Vorgang bestimmenden Motive, das Städtchen Brielle und die "Aemilia", kompositionell keine besondere Vorrangstellung ein, und im Leningrader Seestück ist der eigentliche Angelpunkt des Geschehens, das Zeremoniell der Abfahrt, die Motivverbindung von Statenjacht und Landungsbrücke, formal gleichfalls nur wenig hervorgehoben. Ähnlich dem Delfter Seestück geben die Fahrzeuge, von der Breite des Formats ausgehend, dem in der Mitte freien Wasser die Gestalt eines zur Tiefe weisenden Dreiecks. Die Segler fungieren als architektonische Glieder der Tiefendimensionierung, und in dieser Eigenschaft sind sie so entschieden eingesetzt, daß sich etwas von der inhaltlichen Prägnanz, die einer Historiendarstellung zu eigen sein müßte, in der Weite des Handlungsortes verliert. Dabei darf man de Vlieger nicht unterstellen, ihm sei es nicht auf die sinnfällige Veranschaulichung des Themas angekommen, bedeutet doch schon die dreiecksförmige Anlage der Fahrzeuge eine wichtige den Blick in den vorderen Gründen haltende Modifikation gegenüber dem frei zur Tiefe führenden gassenartigen Aufbau in den Darstellungen bewegter Seelandschaften. Es ist das die zweite Stilphase des Marinebildes kennzeichnende Ge-

staltungsprinzip der Tiefenkoordination, das die marine Begebenheit verlandschaftlicht und vielleicht zu sehr als Mittel linearperspektivischer Konstruktion erscheinen läßt.

Die Ikonographie lieferte Anhalte zur Datierung des Delfter und Leningrader Werkes. Es erhebt sich die Frage, ob sich diese Angaben auch stilistisch bestätigen lassen. Der Mangel an datierten Arbeiten des in Betracht kommenden Zeitraumes setzt jedoch stilkritischem Sehen Grenzen.

Koloristisch schließt sich das Delfter Gemälde noch eng an die in der zweiten Hälfte der 30er Jahre gemalten Seelandschaften an. Die Blauwerte von Wasser und Himmel sind durch Graubeigaben schattiert - atmosphärisch eingetrübt - und vermitteln einen insgesamt kühlen Farbeindruck. Die in der Zeit um 1640 und in den frühen 40er Jahren entstandenen Marinen bevorzugen zwar wärmere, vornehmlich bräunlich gestimmte Valeurs, zeigen jedoch formale Analogie in der umrißbetonten, dennoch plastischen Modellierung der Wolken. Stilkritisch lassen sich keine Beobachtungen ausmachen, die der ikonographisch ermittelten Entstehungszeit von um 1640 widersprechen können. Von dem besonderen Merkmal der Marinen der ausgehenden 30er Jahre, die Seean-sicht als gleichmäßig luft- und lichterfülltes Kontinuum auszubilden, verrät das Delfter Gemälde nur wenig. Nun mögen sich auch die Bestrebungen, um die Wiedergabe des Atmosphärischen im Themenbereich einer Marinehistorie nicht so deutlich auswirken wie in der ungebundeneren Aufgabenstellung einer Seelandschaft.

Erinnerte im Delfter Gemälde der hohe Horizont an die von ährlicher Warte aufgenommene 'Seeschlacht auf dem Slaak' von 1633, so ist der Horizont im Leningrader Werk niedriger angelegt. Der Vorgang wird weniger distanziert beobachtet. Aus der Art, wie sich die Fahrzeuge vorsichtig rückend und schiebend aus der Orthogonalität der Bildecken zur Tiefe wagen, darf gegenüber dem bestimmter komponier-

ten Delfter Gemälde kein Datierungsanhalt abgeleitet werden. Hier scheint sich eher Befangenheit vor der Größe des Formats auszuwirken. Nach W. von Bode soll die Lenin-grader Arbeit ein "farbiges Helldunkel" tragen (156). Dem-zufolge würde sie sich vom Kolorit des Delfter Gemäldes abheben und einer fortgeschritteneren Entwicklung angehören. Der ikonographisch ermittelten Entstehungszeit von um 1641/42 lassen sich keine formalen Widersprüche entgegenstellen.

Die Historien in Delft und Leningrad sind, verglichen mit den gleichzeitigen Seelandschaften, nicht als themen- oder auftragsbedingte Einzelschöpfungen zu werten. Ihre Stileigentümlichkeiten lassen sich verallgemeinern. Den marinen Vorgang motivenreich zu vergegenwärtigen und in groß-formatigen Ausschnitt zu fangen, ist Kennzeichen fast aller seit etwa 1640 entstandenen Seestücke und zeugt von der nun alle Themenbereiche angehenden aufwendigeren Gestaltungsneigung de Vliegiers und von der endgültigen Überwindung des künstlerischen Erbes Jan Porcellis'.

2. Bewegte Seelandschaften

Die reich befahrene Mitte einer Strommündung wird einst einen ähnlichen Anblick geboten haben wie die Marine mit "wijdschip", Doppeldecker und "fluit" des Amsterdamer Rijksmuseums (Verz. Nr. 21). Nur in diesen Gewässern ließ sich die Vielzahl der Fahrzeugtypen beobachten. Das offene Meer scheint nicht fern, denn im Blickpunkt stehen seetüchtige Schiffe. Rechts vorn fährt ein "wijdschip" (157), dahinter eine doppeldeckige Fregatte (158) und links am Bildrand eine "fluit" (159). Nur zaghaft wagen sich einige Binnenschiffe in den gleichmäßig und bestimmt zur Tiefe führenden Kurs der großen Segler.

überragenden Architektur des rechts fahrenden Dreimasters. Als Folge der Kontrastierung waagerechter und senkrechter Formenelemente zeigt die Amsterdamer Marine einen tiefgreifenden Wandel des Raumbildes. Ein neues "gezicht" ist dem Themenbereich der bewegten Seelandschaft jedoch nicht abgewonnen. Das gassenartige Kompositionsverfahren ist lediglich zu Gunsten einer verstärkten Dimensionierung zur Höhe und Breite hin modifiziert. Der Blick gleitet immer noch, durch Fahrzeugmotive beiderseitig gedeckt, orthogonal gegen den Horizont.

Es wäre allerdings zu quantitativ bestimmt, Auswahl und Aufbau der Schiffe allein aus Notwendigkeiten der Raumdarstellung erklären zu wollen. Das Hintereinander und Gegenüber verschiedener Fahrzeugtypen bedingt auch eine neue Anschaulichkeit des Einzelnen und seiner Funktion im Gefüge des Gesamten. Ansätze, die gleichförmige Reihung der Motive aufzugeben und zwischen Haupt- und Nebenmotiven zu scheiden, werden deutlich. Die marinen Vorgänge teilen sich gesammelter mit, zugleich erhält das einzelne Motiv höheren Figurenwert. Aus der Koordination früherer Seestücke erlöst, wirken die Schiffsbauten individualisiert. Sie sind sorgfältig in Licht und Schatten modelliert, detailliert ist auf das komplizierte Gerüst der Takelagen eingegangen, und zum ersten Mal zeigt sich das Spiel der Segel wachsam beobachtet. Aber die Fahrzeuge besitzen nicht nur geschärfte Gegenständlichkeit, sondern vermitteln darüber hinaus den Eindruck, Besonderes und Gewähltes darzustellen. Aus dem Bemühen, Eigenwert und Schönheit der Schiffsarchitekturen wiederzugeben, resultiert vielleicht auch ihre mit atmosphärischen Situation wenig im Einklang stehende Formenstrenge. Während Wellen und Wolken, ähnlich den bewegten Seelandschaften der späten 30er Jahre, zart verschleiert, wie wattig erscheinen, bleibt den Fahrzeugen die Prägnanz ihres linearen Reichtums erhalten.

Dennoch begründet sich ihr Aussehen zu einem Teil aus dem der Landschaft. In den gelblichen, den Anschein des Kostbaren tragenden Heckverzierungen des Doppeldeckers, seinem silbrig schimmernden Kielwasser und den glitzernden Weißhöhlungen auf den Flaggen wirkt etwas von dem zarten Hell-Dunkel, mit dem ein schwaches, in seiner Intensität durch den wolkenverhangenen Himmel noch gedämpftes Licht, die Landschaft erfüllt. Die Verwendung vornehmlich dunkler, brauner und graublauer Töne ermöglicht die Anlage einer breiteren Skala von Helligkeitswerten. Als Mittel geführten Lichts bleibt dies jedoch ungenutzt. In der Verteilung von Hell und Dunkel zeigt sich die Bildfläche eher harmonisch ausponderiert. Die Atmosphäre mutet wie abendlich beruhigt an. Aber ist die Landschaft wirklich im Zustand abklingender, wie sorgloser Bewegung gegeben?

Die Segel, die die Schiffe zu gleichmäßiger Fahrt antreiben, sind nach links hart an den Wind konkav - membranartig - ausgespannt und muten wie empfindsame Reflektoren der atmosphärischen Beschaffenheit an. In den lockeren Bauschungen des vom Doppeldecker geführten Tuchs wirkt etwas vom Transitorischen der landschaftlichen Haltung. Die ersten Windstöße eines sich verändernden Wetters scheinen signalisiert. Die Spannung zwischen wie feierabendlicher Ruhe und aufziehendem Sturm erregt leicht hängliche Empfindungen.

Mit dem Amsterdamer Werk hat de Vlieger seine erste Stimmungslandschaft geschaffen. Die neutralen, objektgebundenen und infolgedessen im Anonymen verharrenden Seestücke der Rotterdamer und Delfter Jahre sind vergessen. Die Persönlichkeit des Künstlers, das Subjektive seiner Aussage wird spürbar und befreit den Betrachtenden von nur nüchterner Kenntnissnahme des sinnlich Vorgestellten zu eigener Subjektivität. Er wird angehalten, dem individuell Gestalteten entsprechend zu begegnen.

Die Amsterdamer Marine wurde übereinstimmend von H. Jantzen, F.C. Willis und W. von Bode in die Zeit um 1640 da-

tiert (161). Kriterien erschloß man sich aus der Gesamtentwicklung des holländischen Marine- und Landschaftsbildes. Mit dem großen Format, den repräsentativen Fahrzeugmotiven, dem Bemühen, diesen Motiven den Anschein des Gewählten zu verleihen, dem sich andeutenden Gegensatz zwischen Waagerechten und Senkrechten als Mittel der Raumdimensionierung und schließlich dem reich gestuften Hell-Dunkel zeigt das Amsterdamer Werk Ansätze des Wandels von der zweiten zur dritten Stilphase. Später als um 1640 wird die Arbeit nicht entstanden sein, denn die unscharfe, weiche Prägung von Wasser und Himmel verrät noch die stilistische Nähe der gegen Ende der 30er Jahre gemalten bewegten Seelandschaften.

In der Kasseler Marine mit Ruderboot und Fregatte (Verz. Nr. 32) ist regnerisches und windiges Wetter veranschaulicht. Der atmosphärischen Situation gemäß führt de Vlieger das Licht kontrastreich. Kanalisiert durch das links vorn befindliche Ruderboot und den dahinter am Ende des Mittelgrundes ankernden Dreimaster trifft es, eine die Bildbreite durchmessende dreiecksförmige Reflexspur verursachend, gegen die rechts fahrende Fregatte. Grellweißlich leuchten deren Segel vor der finsternen, aus schiefergrauen Wolken transparent in das Wasser tauchenden Regenwand. Der atmosphärischen Situation gemäß haben die Fahrzeuge die Bestimmtheit ihres auf den Bildseiten orthogonal der Horizontlinie zustrebenden Kurses verloren. Sie sind schräg gestellt, orientieren sich dabei an den ebenfalls schräg verlaufenden Licht- und Schattenreflexen auf dem Wasser und wirken wie Pole des gleichsam wettergeladenen freien Ausblicks in der Mitte. In schrägen Querbezügen werden Impulse ausgesandt, empfangen und weitergeleitet. Das Auge wird angeregt, sich im Zickzack die dunstige Tiefe der Landschaft zu erschließen.

Die mit dem Amsterdamer Seestück einsetzenden Überlegungen über die Gegebenheiten der Raumdarstellung zeigen sich um folgerichtige Einsichten erweitert. Nicht zufäl-

lig hat de Vlieger links vorn das Motiv des niedrigen Ruderbootes gewählt, dem dahinter liegenden Dreimaster die Mastenden gekappt und beide Fahrzeuge annähernd bildparallel ausgerichtet, denn nur so vermochte er sie als gegenständliche Verdeutlichungen einer durch das scharfe Seitenlicht noch intensivierten Horizontalbewegung einzusetzen. Es bedarf schon der überragenden Vertikalität der Fregatte rechts, um diesen kräftigen Bewegungsstoß aufzufangen. Im Vergleich zur Amsterdamer Marine ist der Gegensatz zwischen Waagrecht und Senkrecht verschärft, zudem auch in einem neuen Verhältnis zur Bildfläche angelegt. Die schräg verlaufenden Richtungsbezüge vermitteln dynamischere Anhalte räumlicher Ausdehnung, haben sie doch die Statik von Rahmen- und Horizontlinie überwunden.

Das windige und wolkenreiche Wetter steigert sich in der Marine der Aschaffenerburger Galerie (Verz. Nr. 24) zu einem eindrucksvollen Naturschauspiel. Entschiedener als im Kasseler Seestück ist der Himmel Träger bewegter atmosphärischer Äußerungen. Stärker auch bestimmt die Atmosphäre Gestalt und Bewegung der Fahrzeuge. Nicht die imposanten Formen einer Fregatte, sondern die Architektur eines Einmasters steht im Blickpunkt. Sein sich gefährlich bauschendes Segel fängt etwas von der Gewalt eines unvermittelt hereinbrechenden Wetters.

Bislang fungierten in erster Linie Fahrzeuge als Bauglieder landschaftlicher Weite. In der Aschaffenerburger Arbeit könnte auf die Schiffe verzichtet werden, ohne daß dadurch die Wirksamkeit des Raumbildes wesentlich beeinträchtigt erschiene. Vielleicht hat de Vlieger hier Gegebenheiten der Innenraumdarstellung ausgewertet, den Himmel nicht mehr als über dem Horizont aufsteigend, sondern als die Ebene des Wassers überdachend zu gestalten. Wie ein flaches Tonnengewölbe überspannen tiefgraue Wolken die See. Sie öffnen sich gegen die lichtere Tiefe in Form eines die gesamte Breite des Bildes erfassenden Bogens. In konzen-

trischer Bewegung erfährt das Auge die Ausdehnungsmöglichkeiten zur Breite und Höhe. Als Träger einer Lichtquelle, d.h. sich vom Licht der Ferne absetzend, ist die Wölbung auch Mittel der Tiefendimensionierung, leitet den Blick geradewegs gegen den Horizont. In dieser wesentlich aus sich selbst, durch Wasser, Wolken, Licht und Schatten tektonisierten Landschaft erübrigt sich die primär-konstruktive Funktion der Segler. Ihre Körperlichkeit zeigt sich reduziert. Die gassenartige Ordnung ist um Zwischenglieder vereinfacht. Der Mittelgrund bleibt frei. Nur statisch wesentliche Positionen sind von den Seglern besetzt. Sie markieren auf dem Wasser ein tiefenräumlich ausgerichtetes Rechteck, bilden dessen Eckpfosten, an denen sich die Bewegung der Wolken orientiert, an denen die Himmelswölbung ein Widerlager zu finden scheint. Sie bezeichnen gleichsam Nahtstellen der "Landschaftsarchitektur"; in dieser Eigenschaft vermitteln sie akzentuiertere Anhalte zum Abschätzen von Distanzen, zumal in ihrem linearen Zusammenwirken auch grundsätzliche Bewegungen räumlicher Ausdehnung angeschlagen sind. Die vorn im Reflexlicht auseinanderfahrenden Boote weiten den Blickwinkel. Die so verbreiterte Blickbahn führt direkt in das vom Wolkenbogen konzentrierte Licht der Ferne. Von dort nähert sich, der Himmelswölbung einen Maßstab setzend, ein Dreimaster. Die spannungsvolle Gegenrichtung, das in voller Fahrt-Befindliche des Schiffes erfährt durch den Kontrast zu dem Dreimaster gleichen Typs, der in bildparalleler Korrespondenz nach rechts im Zustand der Ruhe - von Schatten umfungen - auf dem Wasser liegt, anschauliche Steigerung.

Die Wölbung der Wolken verleiht der Landschaftsansicht Klarheit und Festigkeit. Diese großzügig alles überspannende Form ist Zeichen einer auch im Einzelnen gewandelten Bildsprache. De Vlieger findet im Aschaffener See-Stück wieder zu einer naturgemäßerer Behandlung von Wasser

und Himmel. Der spitzige Wellenschlag und die schönlinige Musterung des Himmels in der Kasseler Marine, die, ähnlich der Melker Darstellung Christi im Seesturm, von der Aufnahme flämischer Ausdrucksmittel zeugen, haben stärker an der Wirklichkeit gemessene Formgebung erhalten. Zum ersten Mal ist der Vlieger auch bemüht, Gestalt und Haltung der Landschaft mittels eines malerischen Pinselduktus zu veranschaulichen; die Farben sind fleckenhaft verteilt.

Wie mehrfach erwähnt, läßt sich der Wandel von schönliniger Figurierung des Landschaftsbildes zu einer naturgebundeneren Sicht bereits seit 1642 beobachten. Ich möchte daraus schließen, daß das Aschaffenburgische Gemälde etwa in diesem Zeitraum, jedenfalls noch vor der Mitte der 40er Jahre gemalt ist.

3. Der Einfluß Rembrandts

Es gründet nicht aus der Zufälligkeit des erhaltenen Bildbestandes, wenn zu den eben vorgestellten Gemälden kein kontinuierlicher Entwicklungsgang führt. Das in der zweiten Hälfte der 30er Jahre entstandene Seestück mit Wjdschip und Fregatte in der Londoner National Gallery (Verz. Nr. 35) und die um 1640 gemalte Stromlandschaft des Amsterdamer Rijksmuseums begegnen einander in scharfem Stilkontrast. Die Analogien des im Vergleich zu früheren Arbeiten erweiterten Repertoires an Fahrzeugtypen und der leicht formlosen Prägung des Atmosphärischen deuten jedoch darauf, daß zwischen beiden Werken kein größerer zeitlicher Abstand anzunehmen ist. Äußerer stilverändernder Anlaß bildet vielmehr das biographische Ereignis der Übersiedlung nach Amsterdam in die unmittelbare Einflußsphäre Rembrandts. Der mit der Amsterdamer Stromlandschaft einsetzende tiefgreifende Wandel künstlerischer Wert- und Zielvorstellungen läßt eine direktere und - gemessen an

den zurückliegenden Delfter Jahren - auch breitere Kenntnis vom Schaffen Rembrandts vermuten. Hierbei wird de Vlieger seinem Fach stofflich nahestehende Darstellungen mit besonderer Aufmerksamkeit studiert haben. So offenbaren die in den frühen 40er Jahren entstandenen bewegten Seelandschaften den Einfluß von Landschaftsgemälden Rembrandts. Es ist in diesem Zusammenhang nicht unwichtig anzumerken, daß die Mehrzahl der uns bekannten gemalten Landschaften Rembrandts aus dem Jahrzehnt zwischen 1635 und 1645 datiert.

Rembrandts Landschaftsgemälde unterscheiden sich grundlegend von seinen dem Gegenstand gewidmeten Zeichnungen und Radierungen. Während er graphische Techniken bevorzugt, wenn er "naer 't leven" gestaltet - zumindest erwecken die Arbeiten den Eindruck, als seien sie vor der Natur geschaffen -, besitzen die Gemälde poetisch gesteigerte Anschaulichkeit; in manchen dieser kleinformatigen Bilder scheinen Landschaftsvisionen wiedergegeben.

Ähnlich Rembrandt schildert de Vlieger die Atmosphäre im Zustand der Erregung oder sich im aufziehenden Dunkel unheilvoll ankündender Umschwungs. In der Kasseler und Aschaffenerburger Marine ist wolkenreiches und stark windiges Wetter dargestellt, und zeigt sich die Atmosphäre in ruhiger Haltung wie in der Stromlandschaft des Amsterdamer Rijksmuseums, so wirkt in ihr die Latenz eines sich zum Schlechten wendenden Wetters. Aber nur die einleitende Phase atmosphärischer Eskalation ist in diesen Werken veranschaulicht. Die zeitlich parallel entstandenen Seegewitter, die Marinen mit Schiffbrüchen an Steilfelsen und schließlich auch die Darstellungen Christi im Seesturm sind als stofflich folgerichtige Ergänzungen zu werten. Gerade die bildnerischen Deutungen des letztgenannten Themas helfen, de Vliegers Darstellungen der stürmischen Meereswelt in ihrem besonderen gemeinsamen Sinn zu begreifen. Es scheint, als habe er, über die sachgebundene Wiedergabe des jeweiligen marinen Vorganges hinaus, das Fließende und Veränder-

liche der Natur, ihre unvermittelt hereinbrechenden Gewalten und die daraus für Mensch und Menschenwerk erwachsenen Gefahren und Katastrophen vergegenwärtigen wollen. Unterstellt man dies als zentralen Bildgedanken, so ergibt sich ein inhaltlicher Bezug zu Landschaftsgemälden Rembrandts. Vor Rembrandts Landschaften läßt sich zwar keine vergleichbar konsequente Stufung des Atmosphärischen ausmachen - er bevorzugt das Transitorische der landschaftlichen Haltung, und im letzten entziehen sich solche Arbeiten meteorologischer Bestimmung -, aber in beinahe jeder von ihnen ist all das ungeschieden ausgesagt, was der Vlieger schrittweise in der Gesamtheit der eben genannten Gegenstände zu umfassen versuchte.

Die Wiedergabe der Landschaft als Schauplatz existenzbedrohenden Kräftespiels der Elemente verlangt nach einer Ausdehnung von unabsehbarer Weite. Der Vlieger erkannte, daß seine allzu einseitig zur Tiefe hin ausgerichteten Seerräume keinen der anspruchsvollen Aufgabe gemäßen Handlungsort abgaben. Angesichts der "ausdimensionierten" Landschaften Rembrandts entwickelte er das Raumbild in den Marinen der frühen 40er Jahr.

Rembrandts Landschaftsansichten wirken unermesslich weit, zugleich aber auch gedrängt voll. Dabei ist in ihnen nur wenig Körperhaftes angesiedelt. Das Wenige steht jedoch ganz im Dienste der Raumdimensionierung. Ähnliche oder sogar gleiche Motive erscheinen immer wieder in ihrer Gestalt entsprechenden konstruktiven Funktion als Bauteile der Landschaftsausdehnung. So bestimmt in einigen Arbeiten ein einzelner, einen vertikalen Impuls verursachender Baum den Vorder- oder Mittelgrund. Mehrfach findet sich das Motiv flacher, zur Breite hin wirkender Bogenbrücken. Demselben Zweck dienen die teils schroff, teils sanft schwingenden Bergausläufer. In der Berliner 'Landschaft mit langer

Bogenbrücke' (162) kombiniert Rembrandt das Motiv der Brücke mit einem sanft steigenden Berghang. Brücke und Berghang durchlaufen bildparallel die gesamte Breite des schon breiten Formats. Gegen diese betonte Horizontalbewegung ist die betont vertikale Gestalt eines Baumes gestellt. In der Bildmitte auf einem Hügel erwächst er als weithin sichtbare Figur, gibt dem geradewegs zur Brücke geführten Fluß sicheren Halt, markiert die Grenze zwischen dieser ins Licht leitenden Tiefenbahn und dem schattigen, wenig übersichtlichen Terrain rechts. Von den Motiven und Motivverbindungen sind Bewegungen angeschlagen, in denen die aufeinander senkrecht stehenden Dimensionen räumlicher Ausdehnung anschaulich werden.

Aus den gleichen, mit mathematischer Konsequenz verwirklichten Kompositionsprinzipien, entwickelt de Vlieger das Raumbild der Stromlandschaft des Amsterdamer Rijksmuseums.

Die Auseinandersetzung mit der Lichtgestaltung Rembrandts findet in der 1637 entstandenen 'Rückkehr von der Falkenjagd' (Verz. Nr. 105) Beleg, setzt also bereits in den Delfter Jahren ein. Mittels bräunlicher Valeurs ist in diesem Werk ein Hell-Dunkel geformt, das selbst dem sich kontrastreich in intensiv gelbem Widerschein und schwärzlichen Schatten äußernden Licht Kontinuität verleiht. Arbeiten Rembrandts, die de Vlieger zur Motivfindung geholfen haben (163) - C. Hofstede de Groot nennt die Radierung mit dem 'Barmherzigen Samariter' und das gleichnamige, in trübem Braungrau gehaltene Gemälde der Londoner Wallace-Collection (164) - können nicht dieses Verständnis von der darstellerischen Qualität des Hell-Dunkels vermittelt haben. So findet sich die eingangs des Kapitels aufgestellte Behauptung, de Vlieger habe eine breitere Kenntnis vom Schaffen Rembrandts gehabt, bestätigt.

In den gleichzeitigen Marinen scheint de Vlieger von der eigenen Entwicklung befangen, die über die Wiedergabe des gegenständlichen Wesens der Seelandschaft erst allmählich

zur Schilderung auch ihrer optischen Gegebenheiten gelangte. Die Seestücke der zweiten Hälfte der 30er Jahre zeigen monochrome Färbung; reichere Stufungen des einheitlichen Tons, um in der unterschiedlichen Dichte des Atmosphärischen wirkendes Licht darzustellen, sind nicht angelegt. Aber eine wichtige Voraussetzung der Aufgabenstellung ist geschaffen: Indem der Vlieger alles sich auf der Bildfläche Abzeichnende weniger linienumgrenzt prägt, gewinnen Licht und Luft zumindest in ihrer Eigenschaft als überall gegenwärtige, auch zwischen den Dingen waltende Medien Anschaulichkeit. Der entscheidende Wandel vollzieht sich in den Jahren um 1640 etwa mit der Melker Darstellung Christi im See-sturm oder der Stromlandschaft des Amsterdamer Rijksmuseums. Der Vlieger schildert die durch Braunvaleurs abgedunkelte Wasseransicht und schafft sich dadurch die Möglichkeit, eine breitere Skala von Hell-Dunkelstufen anzulegen. Die Amsterdamer Stromlandschaft zeigt Licht und Luft zwar in eindrucksvoller Stofflichkeit, besondere Physiognomie ist dem Atmosphärischen jedoch noch nicht abgewonnen, da die Helligkeitswerte nicht als Erscheinungsform geführten Lichts gestaltet sind. Erst in der Kasseler und Aschaffenburg Marine sind Hell-Dunkelstufen als Mittler der im Vordergrund über das Wasser gelegten scharfen Licht- und Schattenreflexe und der aus der Tiefe dringenden trüben Helligkeit eingesetzt. In diesen nach 1640 entstandenen Arbeiten erlangt der Vlieger eine der 'Rückkehr von der Falkenjagd' vergleichbar entwickelte Lichtgebung. Vielleicht bedurfte es auch noch eines Impulses vor Landschaftsgemälden Rembrandts, in denen Licht "als dramatische Bildperson" (R. Hamann) auftritt, als Energieform dargestellt ist, sich am Laubwerk aufragender Bäume entzündet, Zweige und Blätter aufloderndem Feuer anverwandelt. Etwas von dieser Intensität schildert der Vlieger, als er in der Kasseler Marine einen "Lichtstoß" gegen die Fregatte prallen läßt. Der Dreimaster muß schon die Breitseite bieten, um dieser Kraft zu begegnen. Vor der Aschaffenburg Arbeit entsteht gleichfalls die Vorstellung, Licht in handelnder Funk-

tion wahrzunehmen, scheint es doch, als habe eine "Lichtböe" das Segel des Einmasters getroffen und gefährlich gebauscht.

In der 'Schiffsgasse mit salutschießender Fregatte' der ehemaligen Sammlung W. Gumprecht (Verz. Nr. 27) ist das Hell-Dunkel für die Vlieger zum selbstverständlichen Ausdrucksmittel geworden; nicht mehr aus dem darstellerischen Vermögen, sondern aus der Aufgabe gewinnt es seine Gestalt. Feuchtes, regnerisches Wetter ist wiedergegeben. Die Fahrzeuge, die beiderseitig orthogonal zur Bildfläche die Tiefe der Landschaft erschließen, sind von untergeordneter Bedeutung, setzen zwar Distanzmaßstäbe, illusionieren Räumlichkeit, erscheinen aber in der dampfenden, lichthaltigen Luft wie in einem Prozeß der Auflösung begriffen. Schon geringe Entfernung erweicht jeden festen Kontur. Bereits der Vordergrund zeigt Merkmale des Hintergrundes. Im vornehmlich aus der Tiefe dringenden Licht gewinnt die wechselhafte Konsistenz des Atmosphärischen als schlierenartige Musterung aus blendenden Helligkeit, Halbdunkel und tiefster Finsternis Anschaulichkeit. Vom Licht hinterlegt und durchstrahlt wirkt die Situation des Wetters wie im Diorama aufgezeigt. Dies alles scheint schnell und locker gestaltet; die malerische Haltung verleiht der Darstellung etwas von der Frische eines momentanen, in seiner Gesamtheit erfaßten Natureindrucks und verrät nur wenig von der sonst die Marinen der Vliegers kennzeichnenden "baumeisterlichen" Formung. Das Werk offenbart - als Frucht der Auseinandersetzung mit Rembrandt - ein neues künstlerisches Selbstbewußtsein. Der Vlieger hat nur wenige solcher Arbeiten geschaffen.

W. von Bode glaubte, in dem Seestück ein Spätwerk der Vliegers zu erkennen: "Das Hauptwerk (der Vliegers auf der Berliner Ausstellung von 1883) war die 'Bewegte See mit Schiffen' ..., von meisterlicher Bewegung des Wassers, geistvoll leichter Behandlung, leuchtender Färbung bei tiefem graulichem Ton; ein Werk der spätesten Zeit des

Künstlers, das sich in Ton und Wirkung den späteren Gemälden des Salomon van Ruysdael nähert" (165). Ich nehme an, daß mit dem Bild gerade die Mitte der 50er Jahre erreicht sein dürfte. Unter den Darstellungen bewegter Seelandschaften der Spätzeit mit ihren im seemännischen Sinne guten atmosphärischen Gegebenheiten würde die Arbeit fremd anmuten. Die kontrastreiche Führung des Lichts verrät die stilistische Nähe der Marinen in Kassel und Aschaffenburg. Das Motiv des Einmasters mit schrägem Spriet links ähnelt dem Boot mit verwandt arrangierter Takelage im Aschaffenburg Seestück. Fahrzeuge gleichen Typs und analoger Gestalt sind in den in der ersten Hälfte der 40er Jahre entstandenen Gewitterlandschaften zum Hauptgegenstand erhoben.

In Rembrandts Berliner 'Landschaft mit langer Bogenbrücke' dringt Licht von links in den Mittelgrund. Dem Lichteinfall ist jedoch keine besondere richtungsmäßige Bindung zur außerhalb des Bildes befindlichen Lichtquelle anzusehen. Das Licht breitet sich eher konzentrisch aus, wächst zu einer sich nach allen Seiten ausdehnenden glockenartigen Gestalt an, scheint in expansiver, aus sich selbst heraus gespeister Energie gegen das umgebende Dunkel zu wirken, besitzt gleichsam kubische Vordergrund und Ferne auseinanderdrängende Kräfte. Solche sich begriffsklarem Verständnis entziehende Lichtgebung läßt sich bei de Vlieger zwar nicht nachweisen, aber wäre es nicht denkbar, daß er, von dieser Formung beeindruckt, den sich gegen die Helligkeit der Tiefe abzeichnenden Wolkenbogen der Aschaffenburg Marine entwickelte?

4. Seegewitter

De Vliegers früheste bekannte Darstellung eines Seegewitters, das Gemälde in der Petworth-Collection (Verz. Nr. 43), ist bereits ein typisches Beispiel seiner Auffassung und Gestaltgebung des Themas. Die Architektur eines Einmasters, links im Vordergrund, nimmt kompositionell Vorrangstellung ein. Die Besatzung ist bemüht, vor dem aufkommenden Wetter das Segel einzuholen. Bedingt durch das Manöver ist das Spriet schräg gestellt und bildet mit dem Hauptmast eine x-förmige Figur. Dieser lineare Akzent verläuft kontrapunktisch gegen den dahinter den düsteren Himmel durchstreichenden Blitz. Ursache und Wirkung sind anschaulich miteinander verbunden. Zur Tiefe hin mündet der Blitz in ein grelles, breites Wetterleuchten, vor dem sich der Einmaster als dramatisch scharfe Silhouette abhebt.

In der zipfeligen Zeichnung der Wellengrate und der schönlinigen Konturierung der Wolken zeigen sich Bezüge zur Melker Darstellung Christi im Seesturm und zur bewegten Seelandschaft der Kasseler Galerie. Es ist deshalb anzunehmen, daß die Arbeit um 1640 oder zu Beginn der 40er Jahre entstanden ist.

Der Marine der Petworth-Collection eng verwandt ist das 'Seegewitter' aus dem Düsseldorfer Kunsthandel H. Bammann (Verz. Nr. 40). Wellen und Wolken sind jedoch naturgemäßer geformt. Das Bild ist klar und ausgewogen gestaltet. Der Einmaster mit schrägem Spriet ist als wesentliches Mittel der Thematisierung folgerichtig zum Ausgangspunkt der formalen Anlage des Ganzen genommen. In den Vordergrund der Bildmitte gestellt, innerbildlich durch die Anlegestelle links und durch die Fregatte rechts gerahmt, vergegenständlichen seine sich kreuzenden Masten den Schnittpunktbereich der in Licht und Schatten flächendiagonal ausponderierten Darstellung. Dem schattigen, bewölkten Himmel links entspricht rechts die dunkle Wasserpartie, und mit dem lichten Himmel rechts korrespondiert das von Reflexen aufgehellte Wasser links.

Die auf formalen Ausgleich bedachte Wiedergabe der landschaftlichen Vorgänge läßt die bedrohliche Spannung der stürmischen Atmosphäre nur verhalten anschaulich werden. So haben die Blitzlinien ihre Gefährlichkeit verloren; eingespannt zwischen den Vertikalen des Seezeichens auf der Anlegestelle und den Masten des Bootes muten sie wie eine an den Gegenständen orientierte, sie bindende atmosphärische Schraffur an. Das weniger komponierte Seestück der Petworth-Collection scheint aus einem noch ungezwungeneren Verhältnis zur Aufgabe entwickelt, besitzt suggestiven Ausdruck.

Aber de Vlieger erkannte, daß eine geometrisch auskalkulierte Bildtektonik den inhaltlichen Gegebenheiten des Themas widerspricht. In den Gewitterlandschaften der ehemaligen Sammlung B. Ingram in London (Verz. Nr. 41) und der ehemaligen Lübecker Sammlung S. Buchenau (Verz. Nr. 42) ist die Erregung des Wetters auch als kompositionell scheinbar kaum berechenbar vergegenwärtigt. Die Boote sind lockerer geordnet, reihen sich bildparallel an den Grenzen von Vorder- und Mittelgrund. Die Zusammenhalt gewährende Konsistenz der Wolken ist zerstört; kleinteiliger, wie auseinandergefranst und von Lichtinseln durchbrochen überziehen sie den Himmel. Die Blitzbahnen orientieren sich nicht mehr an den Gegenständen, sondern sind eindrucksvoll als plötzliche Entladungen der Atmosphäre gezeigt.

Im Seestück der Sammlung Ingram ist dies alles noch weniger entschieden gebildet - dem finsternen Vordergrund begegnet eine nur in Halblucht getauchte Ferne - , in der Arbeit der Sammlung Buchenau sind dagegen kaum überbietbare Kontraste angelegt. Licht und Schatten treffen als extrem kontroverse Werte aufeinander. Nicht ganz zu Unrecht ist das Gemälde fälschlich mit dem Namenszug des Aert van der Neer versehen (166), der in seinen Nocturnes mit Mondschein oder Feuersbrünsten das Licht ähnlich effektiv gestaltet. Ein Einfluß braucht jedoch nicht notwendig vorzu-

liegen, denn die kontrastvolle Führung des Lichts erklärt sich aus der Themenstellung und de Vliegers eigener an Rembrandt geschärfter Entwicklung.

Da ich keine der Gewitterlandschaften im Original betrachten konnte, und auch keine der Arbeiten eine Jahreszahl trägt, ist vorerst nur eine sehr relative Chronologie möglich. Die Marinen der Ingram-Collection und der Sammlung Buchenau bezeichnen die gleiche Stilstufe und werden mit zeitlichem Abstand auf das Gemälde des Düsseldorfer Kunsthandels Bammann um die Mitte der 40er Jahre entstanden sein. Die Datierung ergibt sich aus dem stilistischen Nacheinander der bislang vorgestellten Seegewitter und aus dem Umstand, daß sich de Vliegers Schilderungen der stürmischen Meeresnatur im wesentlichen auf den Zeitabschnitt von etwa 1637 bis etwa 1645 beschränken. "Nachzüglich" bereichern zwar weiterhin das Themenrepertoire, aber sie nehmen Anteil an den langsam in den Vordergrund des Darstellungsinteresses tretenden Wiedergaben der ruhigen Seelandschaft. Deshalb möchte ich das 'Seegewitter' der ehemaligen Sammlung C. Hofstede de Groot (Verz. Nr. 44) in die zweite Hälfte der 40er Jahre datieren. Die Atmosphäre ist in weniger erregtem Zustand gegeben. Der Einmaster mit schrägem Spriet, sonst anschaulicher Maßstab für die Gewalt des hereinbrechenden Wetters, zeigt das Segel eingeholt, den Anker ausgeworfen, die unmittelbare Gefahr bereits überwunden. Die der Musterung dunklen Marmors gleichende Struktur der Wellen, die wie ziselierte, spitzige und grattige Weißhöhlungen sind der Zeichnung des Wassers in den seit 1648 gemalten bewegten Seelandschaften verwandt. Auch das Kolorit kann als Beleg für die späte zeitliche Ansetzung gelten, denn das einmal Albert Cuyp zugeschriebene Gemälde wird, der farblichen Behandlung der ruhigen Seelandschaften der Spätzeit entsprechend, vornehmlich bräunliche und gelbliche Töne und insgesamt warme Farbtemperatur zeigen.

Die Frage, ob de Vlieger den hier vorgestellten Bildtypus des Seegewitters selbst entwickelte, ist vorerst nicht mit Sicherheit zu beantworten. Auch Jan van Goyen hat Marinen dieses Gegenstandes geschaffen, in denen ein Einmaster mit schrägem Spriet als wichtigstes Mittel der Thematisierung eindeutig im Blickpunkt steht. In seinen Darstellungen, die, wenn der erhaltene Bildbestand nicht trügt, in der Zeit von 1641 bis 1647 entstanden, gestaltet er eine de Vlieger so eng verwandte Landschaftsform, daß eine lediglich zufällige Parallele der bildnerischen Lösung auszuschließen ist. Daß sich de Vlieger gerade in diesen Jahren mit van Goyen auseinandersetzte und Anregungen verarbeitete, bezeugen seine Gemälde mit Strand- und Dünenansichten. Die Motivfindung des Seegewitters wird jedoch de Vlieger zu verdanken sein, denn unter seinen Darstellungen des stürmischen Seegesichts kommt dem Thema eine Selbstverständlichkeit, wenn nicht sogar Folgerichtigkeit zu, die es im Werk van Goyens nicht besitzt. Van Goyen kennt in seinen Marinen keine vergleichbar umfassende Stufung der atmosphärischen Zustände; die Gegebenheit des Wetters bleibt im Bereich des im seemännischen Sinne Zumutbaren, und so beanspruchen die Darstellungen des Seegewitters - stofflich betrachtet - eine Sonderstellung.

5. Schiffbruch im Sturm an Steilfelsen

De Vliegers früheste bekannte Darstellung des Gegenstandes, der 'Schiffbruch im Sturm an Steilfelsen' in der Dresdener Galerie (Verz. Nr. 48), ist in der zweiten Hälfte der 30er Jahre gemalt. Einen Datierungsanhalt bietet die der Themenstellung widersprechende weiche, sich nicht einmal zu Wolken verdichtende, den Dingformen die Schärfe des Kontur nehmende Haltung der Atmosphäre. Das Streben, die Substantia-

lität des Meeresraumes mittels eines ausgewogenen, alles Umrißbetonte verschleifenden Hell-Dunkels zu gestalten, ist das wesentliche Stilmerkmal der im Lauf der zweiten Hälfte der 30er Jahre entstandenen Marinen (167). In der Auseinandersetzung mit Schiffbruchsbildern des Flamen Bonaventura Peeters ist ein weiterer Datierungsanhalt gegeben.

Auf der Weihnachtsausstellung des Rotterdamer Museum Boymans-van Beuningen 1942/43 wurde das Gemälde eines Schiffbruchs mit der Bezeichnung "S DE VLIEGER 1635" gezeigt (168). Die Autorschaft de Vliegers erscheint wenig glaubwürdig, ist jedoch bislang nicht angezweifelt worden, da die Arbeit im Motivischen und Formalen dem Dresdener Schiffbruch sehr nahe steht: Im Mittelgrund ragt ein bizarres Felsenwerk aus der gischigen See. Rechts davon, etwa auf gleicher Höhe, treibt ein schwer havariierter Dreimaster. Die im Vordergrund schräg gegen die rechte Bildecke rollenden Wogen zeigen ungestüme, zipfelig aufschwappende Wasserfiguren. Diese Analogien sind nun keine die Signatur des Rotterdamer Gemäldes absichernden Stilkriterien, sondern verdeutlichen, wie beispielhaft der Einfluß von Schiffbruchsdarstellungen Bonaventura Peeters' auf de Vlieger gewesen ist. Das Rotterdamer Seestück ist zweifelsfrei von Bonaventura geschaffen. Der schönlinige Umriß der Wolken, die kartuschenartig Durchblicke in den lichten Himmel eröffnen, und die bildparallele, den Horizont überlagernde Bewegung der Wellen sind Eigentümlichkeiten, die sich in vielen Sturmdarstellungen Bonaventuras nachweisen lassen, beispielsweise in der monogrammierten Marine mit Schiffbruch aus dem Haager Kunsthandel Galerie Sint Lucas (169). Die auf de Vlieger ausgeschriebene Signatur des Rotterdamer Gemäldes kann nur falsch sein. Die Jahreszahl könnte dagegen der tatsächlichen Entstehungszeit des Bildes entsprechen. Bonaventura wurde 1614 in Antwerpen geboren. 1634 ist er zusammen mit seinem Bruder Gillis in die dortige Gilde eingetreten (170). Seine künstlerischen Anfänge datieren aus der ersten Hälfte der 30er Jahre (171).

Sein frühreifes Talent kann sich durchaus bereits um die Mitte der 30er Jahre der anspruchsvollen Aufgabe des Schiffbruchs im Sturm gewidmet haben, und daß Bonaventuras hier vorgestellte Marinen als Frühwerke zu werten sind, verrät die impulsive, wenig gebändigte Handschrift. Die das Szenarium absteckenden phantastischen Felsgebilde sind ein weiteres Merkmal seines Frühstils. In den zu Beginn der 40er Jahre gemalten Schiffbrüchen verdichten sich die unvermittelt und isoliert aus dem Wasser ragenden Einzelfelsen zu mächtig aufragenden Steilküsten.

Bonaventuras frühe Sturmbilder scheinen Landschaftsformen der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts aufzugreifen. Das bizarre Gesicht der Felsen erinnert an Joachim Patenier und Herri met de Bles. Bei Patenier und Herri met de Bles wachsen die Felsen ähnlich abrupt, ohne formale Vorbereitung aus der Ebene der Landschaft; stalagmitartig, häufig rundbogig durchbrochen können sie der Themenauffassung Bonaventuras entsprochen haben. Er wollte keine der Kraft des Wetters widerstehende, menschlichem Dasein Schutz bietende Küsten, sondern vorgeschobene Posten eines von der Gewalt der Elemente bedrohten, bereits auseinandergerissenen Festlandes zeigen. Im Seestück aus dem Haager Kunsthandel ragen die Felsen skelettförmig, ihrer einst vollen Körperlichkeit beraubt, aus dem gischenden Wasser, sind dem Aufruhr der Elemente ebenso wie Mensch und Menschenwerk unterworfen, wirken wie aus ursprünglichem Gesteinsverband gelöstes Treibgut.

Bonaventuras Themendeutung wird de Vlieger beeindruckt haben; dennoch stellt sich die Frage, warum er mit der ihm eigenen sachlich-nüchternen Landschaftsauffassung seinen Dresdener Schiffbruch so entschieden dem Vorbild des jungen Flamen anverwandelte. Zwar besitzen Wasser, Atmosphäre und Felsen mehr Substantialität - de Vliegers entwickeltere Handwerklichkeit und seine naturgemäßere Sicht lassen

sich nicht verleugnen - , aber größere Veränderung erfährt die flämische, im Wesen manieristische Landschaftsphysiognomie dadurch nicht. Bei der Erörterung der Darstellungen Christi im Seesturm wurden die Beweggründe für de Vliegers Auseinandersetzung mit barockem und manieristischem Bildgut bereits behandelt (172). Die nahezu kritiklose Rezeption bedeutet eine Kritik am eigenen sachlich-unpathetischen Stil. De Vlieger adaptierte Bonaventuras bildnerische Mannigfaltigkeit, die Phantastik seiner Erzählung, um sich aus dem bescheidenen Ausdrucksrahmen der zweiten Stilphase heraus zu einer idealeren Haltung gegenüber der Natur, zu einer die künstlerische Vorstellung weniger zügelnden Gestaltgebung zu befreien. Ohne Aufgabe dieser Zielsetzung gelingt ihm in den folgenden Werken aus der bloßen Inbesitznahme des flämischen Vorwurfs eine selbstständige Umformung.

Der Darstellung eines in Seenot befindlichen Schiffes aus der ehemaligen Sammlung Lanz in Mannheim (Verz. Nr. 51) ist bereits der Charakter des Montrösen, des allzu Phantastischen genommen. Infolge wirklichkeitsgebundener Zeichnung ist das Gestein nicht mehr bizarr, sondern wie geologisch erkannt, blockartiger. Nur noch die Schroffheit des vom linken Bildrand beschnittenen Repoussoirfelsens erinnert an das Dresdener Gemälde. Auch die Bewegung des Wassers zeigt sich erlebnismotivierter. Der Ausschnitt faßt nicht mehr eine sich in der Wirkung gegenseitig neutralisierende Vielzahl breit gischender und spitz aufschwappender Wassermassen, sondern ist auf eine sich in der Bildmitte auftürmende Woge konzentriert.

Die an Bonaventuras orientierte Sinngebung des Dresdener Gemäldes, die alles, auch Felsen zerstörende Kraft der Elemente anschaulich zu machen, hat de Vlieger im Mannheimer Werk modifiziert. Die Gewalt des Unwetters richtet sich in erster Linie gegen den schwer havarierten Segler. Die Fel-

sen erscheinen eher wie Verbündete der erregten Atmosphäre. Der Mittelgrundsfelsen erhebt sich nicht ungeschützt aus dem Wasser, sondern agiert vor dem Hintergrund einer sich am rechten Bildrand buchtenden Steilküste. Sich zur Ebene des Wassers hin verjüngend, zeigt er dynamisch-expansiven Körperbau. Scharfkantig profiliert, an der Oberfläche und in sich aus vertikalen, den Fußpunkt leicht zentrierenden Gesteinsblöcken gefügt, wächst er drohend aus der See, erscheint nicht nur formal auf das seine Basis verbreiternde unheilvolle Geschehen der links sturmflutartig ansteigenden Woge und der rechts in die Abschüssigkeit des Wellentals treibenden Fregatte bezogen, sondern wirkt vielmehr als Woge und Schiff untrennbar miteinander bindendes Glied. Das ungleiche Kräfteverhältnis zwischen Naturgewalt und Menschenwerk ist im wahrsten Sinne des Wortes monumentalisiert.

Dies alles ereignet sich unter düsterem, wolkenverhangenem Himmel. Gegenüber der atmosphärisch weichen Helligkeit der Dresdener Marine ist das Licht kontrastreich geführt, dringt aus dem links oben aufreißenden Himmel und trifft strahlenförmig gebündelt gegen den Fuß der Felsskulptur, mischt sich dort in das aufgischende Wasser, erscheint als die eigentliche, Wellen und Schiff der Steilküste zutreibende Kraft. Erstmals sind Himmelsöffnung und Widerschein durch einströmendes Licht miteinander verbunden, wobei der direkte Strahl folgerichtig als das stärkste Lichthaltige innerhalb einer gleichfalls noch lichthaltigen Umgebung wiedergegeben ist. Überall wirken feine Hell-Dunkelnuancen. Sie vermitteln zu extremen Schatzenwerten, legen über die bewegte See ein Netz glitzerner Wellengräte und verleihen selbst weniger beleuchteten Felspartien Struktur.

Auf Grund der ausdrucksvollen Bildung des Lichts wird das Mannheimer Werk zu Beginn der 40er Jahre entstanden sein. Die an Rembrandt gewonnene Erkenntnis vom Licht als handelnder Größe ist konsequenter als in den bewegten See-

landschaften in Kassel und Aschaffenburg veranschaulicht. Einen Terminus ante liefert der 1642 datierte 'Schiffbruch' der Sammlung Wesselmann in Helmond (Verz. Nr. 50), der mit seiner ausführlichen Schilderung des Schiffbruchs und der Rettung Schiffbrüchiger einen neuen Abschnitt der Darstellungen des Gegenstandes einleitet. Zeitlich zwischen der Marine der Mannheimer Sammlung Lanz und derjenigen der Sammlung Wesselmann wird das Sturmbild des Cambridger Fitzwilliam Museums gemalt sein (Verz. Nr. 46). Es fungiert stilistisch jedoch nicht als Mittler, sondern zeigt eine Lösung eigener Art.

De Vlieger begnügt sich mit einem kleinen Format und sparsamer Motivierung. Dies bedeutet kein Wiederaufleben künstlerischer Bestrebungen der 20er und 30er Jahre, sondern erklärt sich aus der Konzentration auf die Wiedergabe der stürmischen Atmosphäre. Der von Licht, Wolken und Regen durchsetzte Himmel zeigt eine bildnerische Vielfalt, die auch aufwendiger ausgestatteten Schiffbruchsdarstellungen nicht nachsteht. Eine wolkenumkränzte Himmelsöffnung in Gestalt eines aus der linken oberen Bildecke weit in das Format geschlagenen Viertelkreises verursacht auf dem in der rechten unteren Bildecke gegen die Felsen brandenden Wasser grellen Widerschein. Die Lichtquelle und ihrem Reflex ist im gegebenen Ausschnitt viel Platz eingeräumt. Nur ein schmaler Dunkelbereich umläuft die Himmelsöffnung; er verleiht dem Lichteinfall Richtung und Kontinuität, indem er als Träger radialer Strahlen- und Regenschraffuren den Bewegungsablauf zwischen Lichtquelle und Reflex linear verspannt. Da Himmelsöffnung und Reflex kompositionell den Bildecken eingepaßt sind, in ihren Helligkeitswerten einander die Waage halten, darüber hinaus strengen, sich perspektivisch jedoch nicht auswirkenden Richtungsbezug zeigen, ist dem Lichtvorgang nur Flächenform abgewonnen. Es entsteht der Eindruck, als habe Licht den Raum überblendet.

Es war wohl Leitgedanke der Bildkonzeption, die den Schiff-

bruch verursachenden Kräfte der Natur noch stärker als im Seestück der Sammlung Lanz mittels kontrastreichen Lichts zu veranschaulichen. In diesem Sinne versuchte de Vlieger, Licht nicht nur als den Schauplatz ausleuchtende Qualität, sondern als direkt in das Sturmgeschehen eingreifende, handelnde Energie zu deuten: erscheint doch ganz folgerichtig der eigentliche Schiffbruch nicht unabhängig inszeniert, sondern in den Richtungsablauf des Lichts gezwungen. Die nur noch mit dem Bugspriet aus dem Wasser ragende Fregatte, die verzweifelt um ihr Leben kämpfenden Schiffbrüchigen sind im Bereich des Reflexlichts gefangen und vor der dort befindlichen Steilküste der Katastrophe entgegengeführt.

Daß derart eindrucksvolle Themenvorstellung in der Bildgebung dann nur geringen Niederschlag fand, gründet vielleicht weniger aus der flächigen, gleichsam raumentzogenen Anlage des Lichts, sondern aus der Führung der Linien und Gestaltung des Kolorits, die dem Ernst der Handlung Gefälligkeit der Erscheinung verleihen.

Die von zarten Braunwerten durchwärmte weißlichblaue Lichtquelle reflektiert auf der Brandung grell-weißlich, in den weniger pastosen Gischtpartien silbrig, legt über die Steilküste einen kostbar ockerfarbenen Widerschein und trifft auch noch die beschattete Vorderseite des Repoussoirfelsens, dessen schweres Braun sie durch Spuren rötlicher Nuancen netzartig verziert.

Dem kurvigen Umriß der Wolken und den radialen Licht- und Regenstreifen ist ornamentaler Eigenwert nicht abzusprechen. Wäre das Cambridger Werk eine typengebundene und keine einmalige Bildlösung, ließe sich de Vliegers stilisierende Haltung als Nachwirken der Auseinandersetzung mit frühen Sturmdarstellungen des Bonaventura Peeters verstehen. Die individuelle Gestaltfindung deutet jedoch darauf, daß sich de Vlieger erneut einer Bildidee Bonaventuras anschloß. Vergleicht man die Arbeit mit Bonaventuras

monogrammiertem 'Schiffbruch' in der Brüsseler Galerie (173), so offenbart sich in der Schilderung des Lichts, des Schiffbruchs vor der Steilküste und in dem Motiv des links im Dunkeln der offenen See zustrebenden Dreimasters grundsätzliche Übereinstimmung. Ähnlich de Vlieger figuriert Bonaventura den Lichtvorgang aperspektivisch, in streng flächendiagonaler Verteilung von Himmelsöffnung und Reflex. Ähnlich dem Dresdener Schiffbruch hat es de Vlieger verstanden, die effektvolle Härte des flämischen Beispiels seiner naturgemäßeren Sicht anzuverwandeln.

Nun trägt Bonaventuras Brüsseler Marine keine Jahreszahl. Gemessen an seinem 1645 datiertem 'Schiffbruch' im Museum von Kortrijk (174) und den beiden bereits vorgestellten Frühwerken aus der Mitte der 30er Jahre, wird das Bild um 1640, wenn nicht sogar früher entstanden sein. In der schlichten Anlage der Steilküste scheint es zeitlich von den bizarren Einzelfelsen der Frühwerke und der mächtigen Gebirgsansicht des späteren Gemäldes etwa gleich weit entfernt. Einen sicheren Beleg zu ermitteln, ob die Marine früher als das Cambridger Werk gemalt ist, scheitert an der bislang unzureichenden Kenntnis der Oeuvres Bonaventuras und an de Vliegers bedauerlicher Gewohnheit, seine Arbeiten nur ausnahmsweise mit einer Jahreszahl zu versehen.

Mit der Bildung der den Schauplatz seitlich abgrenzenden Steilküste haben Bonaventura und de Vlieger der Entwicklung der zwischen 1590 und 1620 entstandenen Schilderungen von Schiffbrüchen oder in Seenot befindlicher Schiffe wieder Geltung verschafft. Unmittelbar aufgegriffen und weitergeführt ist diese Entwicklung in Bonaventuras Kortrijker Marine, die nicht mehr die wie vom brandenden Wasser gegen den Bildrand gedrängte, nur im Ansatz sichtbare Küste veranschaulicht, sondern einen nahezu die Hälfte des Formats beanspruchenden Bergausläufer. In Sturmdarstellungen Paul Brils, Frederik van Valckenborchs, Adam Willaerts', Andries van Eertvelts und Cornelis Verbeecks

sind ähnlich mächtige, seitlich zur Tiefe geführte, die Höhe des Formats einnehmende Küstenszenereien typisches Motiv. Besonderen Einfluß wird Bonaventura durch Brils Schilderungen der Jonaslegende empfangen haben. Dessen Fassung des Themas im Krakauer Wawel Museum (175) ist der Kortrijker Marine in der Anlage des Gesamten, vor allem aber in der Gestaltung der Küste mit ihrer schroffen Schichtung, dem umrißbetonten Bau der Felsen verwandt. Bonaventura barockisiert lediglich Brils manieristische Raumdynamik; er verleiht dem mittels krasser perspektivischer Höhendifferenzen und scharfen Licht- und Schattenwechsels wie zur Tiefe hin auseinandergerissenem Festland seines Vorbildes Kontinuität des Verlaufs, läßt die zum Wasser fallenden Felslinien als Zweige eines übergreifenden, sanft zum Mittelgrund abschwingenden Gesamtumrisses sichtbar werden. Es entspricht Bril, daß Bonaventura das Festland nicht mehr als unwirtliches, menschenleeres Gebiet zeigt. Er errichtet eine aus verschiedenen Stilformen organisierte Phantasiearchitektur; als deren vornehmstes Glied erhebt sich, weithin sichtbar, ein antikisierender Bau von tempelartiger Proportion und Gliederung. In Brils Darstellung beansprucht ein antikisierendes Architekturmotiv ähnlich wahrzeichenhafte Prägnanz. Nicht nur in der Motivfindung, auch in der Formgebung verrät sich der Einfluß Brils. So hat Bonaventura die schönlinigen, fragmentarisch auseinandergezogenen Wolken seiner ersten Marinen aufgegeben und gestaltet wuchtige, in ihren ungestümen Richtungsänderungen kaum berechenbare Wolkenfiguren.

Bonaventuras Beziehung zu Bril ist mit der Absicht diskutiert worden, de Vliegers mögliche Stilquelle zum 1642 entstandenen 'Schiffbruch' der Sammlung Wesselmann in Helmond (Verz. Nr. 50) aufzuzeigen. Ich vermute vorläufig, daß de Vlieger in dem Seestück durch die Vermittlung Bonaventuras einen auf Bril zurückgehenden Landschaftsentwurf verarbeitet hat. Der 1645 datierte Kortrijker Schiffbruch

kann natürlich nicht als Vorlage gedient haben. Bonaventuras unmittelbarereres Verhältnis zur flämischen Tradition und seine nach aufwendig und abwechslungsreich inszenierter Bildwelt drängende Gestaltungsneigung geben jedoch Grund zu der Annahme, daß er schon früher ähnlich motivierte Schiffbruchsdarstellungen geschaffen hat. Aus de Vliegers vornehmlich typengebundener Arbeitsweise läßt sich jedenfalls die phantasievolle Gebirgsansicht mit dem Arco naturale rechts am Bildrand, den steil zum Wasser fallenden Felsen, dem darüber auf zerklüfteten Absätzen angelegten, südländisch anmutenden Befestigungswerk und den dort von hoher Warte aus das Geschehen beobachtenden Einheimischen nicht ableiten.

Bonaventuras später gemalter Kortrijker Marine vergleichbar ist die Vielfalt der Gesteinsbewegungen von einem übergreifenden Kontur massivartig gefaßt, jedoch weniger flach, sondern blockhaft, insgesamt raumbeanspruchender geschichtet. Nun läßt de Vlieger auch atmosphärisch gebundene Licht- und Schattenwerte gegen den Berg wirken. Die Architektur und deren aus dem gischtenden Wasser ragenden Felssubstruktionen stehen im Licht, erscheinen den im regnerischen Dunst verschwimmenden Partien wie vorgeblendet und verleihen der vornehmlich bildparallelen Ausrichtung des Massivs den Ansatz einer vom rechten Bildrand beschnittenen, den Schauplatz leicht zentrierenden Buchtung.

Der gerade sinkende oder schwer havariert in den Wellen treibende Dreimaster steht nicht mehr im Blickpunkt, sondern befindet sich von der Haupthandlung distanziert links am Bildrand. Unter Ausnutzung der vom Format gegebenen Breite ist eine räumlich und zeitlich spätere Phase des Stoffes geschildert. Rechts strandet eine vollbesetzte Schaluppe. Schiffbrüchige versuchen, das nahe Land zu erreichen. Die figurenreiche Erzählung erstrebt ein möglichst umfassendes Bild von den Zuständen der Seenot in der Brandung: Glückliche Rettung und Tod, aber auch Zwischenstufen sind vergegenwärtigt, dann Nebenbezüge wie kameradschaft-

liche Hilfe und Hilfe der Fremden, die aus ihrem durch den Felsbogen geräumigen Berg den Schiffbrüchigen zu Hilfe eilen, Leben retten, Erschöpfte versorgen und Sterbenden den letzten Beistand leisten. Dies alles ist handlungsmäßig geschlossen gezeigt, ohne Wiederholung der Bewegungsmotive, und derart eindringlich differenziert, als wäre für die Vlieger solch Ereignis selbst einmal Realität gewesen.

Der Bergausläufer bleibt dabei nicht neutrale Folie. Verlauf und bildnerische Mannigfaltigkeit lassen ihn auf das Geschehen bezogen erscheinen. Sein mächtiger Wuchs pathetisiert das vielstimmige Entsetzen, verhindert ein nur nüchternes Verfolgen von Einzelschicksalen, erweckt vielmehr allgemeingültigere Vorstellungen von den Abenteuern und Gefahren der Seefahrt.

Neben diesem repräsentativen Gemälde wirkt die Schiffbruchsdarstellung im Fogg Museum der Harvard University (Verz. Nr. 47) altertümlich, wie eine Aufgabe der bereits erlangten Entwicklungsstufe. Dennoch glaube ich, daß die Arbeit in den Jahren um 1642 entstanden ist. Dem Gemälde der Sammlung Wesselmann vergleichbar kentert eine Schaluppe in der Brandung; Schiffbrüchige versuchen, das nahe Land zu erreichen. Bezüge ergeben sich auch in der natürlichen Formgebung der Wellen mit ihren abgeflachten Gischtkämmen, dem von Gesteinsbrocken überzogenen Strand und der wenig umrißbetonten Konsistenz der Wolken. Fühlbare Stofflichkeit des Atmosphärischen und Farbhaltung sind weitere Kriterien, das Seestück in die erste Hälfte der 40er Jahre zu datieren. Jakob Rosenberg beschreibt: "As for the tonal organisation one can only admire the sensitive play of cool and warm tones. The cool ones definitely predominate, in the dark gray of the foreground, the silvery white of the waves, the medium gray of the farther distance and the clouds, and the delicate blue openings in the sky. But warm contrasts shine through from the underpainting, wherever the brushwork leaves a spaces of glaces cover it only thinly. The shift from yellowish-brown to light pink

in these warm spots - an optical effect due to the contrast with adjacent colors - is skillfully manipulated and shows the artist's masterly control of the tonal gradation" (176).

Die bizarre Zeichnung der Felsen, die eine Frühdattierung nahelegt - Rosenberg meint "kurz vor oder um 1630" -, gründet auf der weiterandauernden Beschäftigung mit Bonaventura. Es ist durchaus denkbar, daß de Vlieger ein Werk Bonaventuras wie den bereits erwähnten Schiffbruch aus der Haager Galerie Sint Lucas als Vorlage genutzt hat. Analog ist die stürmische See in frontaler Ansicht gegeben; der Schauplatz ist vergleichbar mit bizarren Einzelfelsen und wie angeschwemmt wirkenden Gesteinsblöcken ausgestattet.

In den Schiffbruchsdarstellungen der Sammlung A. Bader, Milwaukee (Verz. Nr. 52), der Sammlung Czernin in der Salzburger Residenzgalerie (Verz. Nr. 53) und der Dresdener Sammlung W. Hentschel (Verz. Nr. 49) sind auf der Grundlage der aufwendig motivierten Marine der Sammlung Wesselmann neue Landschaftsansichten entwickelt. Die Arbeiten werden mit zeitlichem Abstand auf das letztgenannte Gemälde in den Jahren von etwa 1645 an entstanden sein. Ähnlich den bewegten Seelandschaften der später Amsterdamer Jahre zeigt der stürmische Seegang betont linear gefaßte Formangaben; Grate, Kämme, Wipfel sind mit sorgsam spitzem Pinsel geführt, erscheinen wie aus minutiös beobachteten Teilfiguren gefügt.

Die betont lineare, Detailstrukturen festlegende Handschrift ist Zeichen einer neuen klärenden Durchgestaltung nicht nur der Bewegung des Wassers, sondern der marinen Bildwelt insgesamt. Daß sich dieses Bestreben gerade im Themenbereich des Schiffbruchs mit besonderer Deutlichkeit ausprägt, gründet auf der Beschäftigung mit Bonaventuras aus der Idee geborenen Sturmdarstellungen, die zwar de Vliegers Absicht nach einem aufwendig motivierten Seestück entsprachen, jedoch notwendig die Forderung nach

einer stärker an der Wirklichkeit gemessenen Neugestaltung stellten. Mit den bescheidenen Ausdrucksmitteln der zweiten Stilphase ließ sich den Dingen lediglich naturgemäße Oberflächengestalt abgewinnen. Im Verlauf der Entwicklung begegnet dem bildnerischen Reichtum des Gegenstandes jedoch immer differenziertere Formensprache, und aus der zeichnerischen Festlegung des Details - aus dem Verständnis seiner Funktion innerhalb des Gesamten -, gelingt dann die endgültige optische Inbesitznahme. Als Folge der Auseinandersetzung mit flämisch-barockem Bildgut hatte sich de Vliegiers Prinzip, das Darzustellende an der Wirklichkeit wirklich zu machen, zu einer weitergesteckten Zielsetzung entwickelt, erwies sich stärker als in den 20er und 30er Jahren als variable Norm.

Der Gefahr, bei der präzisen Formgebung des Einzelnen, den Blick für das Ganze zu verlieren, ist de Vlieger im Schiffbruch der Sammlung Bader nicht entgangen. Das Gemälde ist kein nur auf den Schiffbruch bezogenes Nahbild, sondern will dem Meer mit der rechts die Sicht flankierenden Steilküste einen größeren Ausschnitt abgewinnen. Aber es kommt zu keiner anschaulichen Bindung zwischen Vorder- und Hintergrund. Die dicht gespannten Wellentäler, die ausgezackten, wenig richtungsbetonten Kämme und die Vielzahl kleiner Gischtfontänen zeigen zwar mit Ausführlichkeit den erregten, konvulsivisch brodelnden Brandungsbereich, daß dieser Bereich jedoch Abbruch einer irgendwo draußen einsetzenden Kontinuität der Wasserbewegung bedeutet, ist nicht wiedergegeben.

Das Bild wird deshalb früher gemalt sein als der Schiffbruch der Sammlung Czernin, in dem der Seegang in über die Rahmung hinaus fortsetzbarem Einheitsbezug geschildert ist. Wie Wuchs und Zeichnung der Felsen verraten, ist die Marine der Bader-Collection noch in engerer Anlehnung an den Schiffbruch von 1642 entwickelt. Im Seestück der Sammlung Czernin zeigt die Küste neuen, komplizierteren Bau. Sie ist nicht mehr nur vertikal geschich-

tet, sondern besitzt auch schräg- und quergelagertes Gestein: hat ein insgesamt schrofferes und zerklüfteteres Gesicht erhalten.

Etwas von der bizarren Formung des Felsenwerks in den ersten Darstellungen des Themas scheint wieder aufzuleben, und mit dem Blick auf die Inszenierung des Schiffbruches selbst entsteht der Eindruck, als habe der Vlieger seine an der Aufgabe gewonnenen Erfahrungen zu einer Synthese führen wollen.

Die frühen Schiffbruchsbilder zeigten den an Felsen zerschellenden oder schwer havariert in den Wellen treibenden Dreimaster. Der verzweifelte Kampf der Schiffbrüchigen blieb dabei im wesentlichen auf die nähere Umgebung des Fahrzeugs beschränkt. Im Gemälde der Sammlung Wesselmann sind dagegen die Schiffbrüchigen und die Stadien ihrer Seenot in der Brandung in das Blickfeld gestellt. Das Fahrzeug befindet sich vom Geschehen distanziert links am Bildrand. Im Seestück der Sammlung Czernin sind die beiden Momente der Handlung vereinigt: Der Dreimaster ist im Mittelgrund zwischen der Steilküste und einer Klippe ausweglos eingezwängt. An den aus dem schäumenden Wasser ragenden Bugbauten klammern Überlebende. Einigen ist es gelungen, vom sinkenden Fahrzeug entfernte Einzelfelsen zu erreichen und dort sicheren Halt zu gewinnen. Wie in früheren Fassungen ist die Küste direkter Widerpart des Schiffbruchs, begegnet dem horizontalen Ansturm der Elemente mit der vertikalen Kraft ihrer Profilansicht. Aber sie begnügt sich nicht, nur Handlungsfigur zu sein, sondern markiert ähnlich der Marine der Sammlung Wesselmann den Schauplatz. Eine leichte Buchtung sowie vorgelagertes Gestein und die bereits im Mittelgrund die Sicht verhängenden schiefergrauen Wolken lassen den Vorgang auf engstem Raum umschlossen erscheinen.

Ein anspruchsvolles Format von 88,5 x 155,5 cm faßt die breite Erzählung des Schiffbruchs. Trotz des bildnerischen Reichtums und der detailbedachten Formgebung

gehen größere Darstellungszusammenhänge nicht verloren. Kontinuierlich mindert sich vom Vordergrund zum Mittelgrund hin zeichnerische Prägnanz. Im Einklang damit steht die Führung des Kolorits, das auf der Küste und der von ihr getragenen Phantasiearchitektur intensiv ockerfarben einsetzt und zur Tiefe hin zunehmend dunklere, bräunlich-graue, graue und blaugraue Werte zeigt. Die links oben befindliche Himmelsöffnung ist von zarten Wolkenschleiern überzogen und sendet leicht gedämpftes Licht. Infolgedessen bilden sich auf dem Wasser nur stellenweise pastose, grellweiße Reflexe. Überall wirken nicht weggeblendete bläuliche Nuancen und vermitteln dem Wellenfiligran duftig silbrigen Schimmer. Nur ein verdecktes Licht vermag auch auf den von der Brandung feuchten Felsen geradezu kostbar funkelnden Widerschein zu erzeugen.

Mit dem Schiffbruch der Sammlung Czernin ist eines des eindrucksvollsten Werke der holländischen Marinemalerei entstanden. Der Prozeß der Umgestaltung flämischen Bildguts ist abgeschlossen. Bonaventuras Gedankenbilder haben bei de Vlieger den Charakter des Wirklichen erhalten. Die Motive sind als Bestandteile unserer Welt gefaßt. An die Stelle des Phantastischen tritt das Fremdländische und Ungewöhnliche. Weniger eine andere Realität ist angestrebt, sondern unsere Realität wirkt um an ihr Gemessenes noch nicht Bekanntes erweitert.

Wenn der erhaltene Bildbestand nicht trügt, hat de Vlieger das Thema nicht noch einmal so repräsentativ veranschaulicht. In den späten Amsterdamer Jahren wird eher noch eine Reihe schlichter motivierter und zeichnerisch weniger ausgeprägter Schiffbruchsdarstellungen gemalt sein. Ein Beispiel bewahrt die Sammlung Professor W. Hentschel in Dresden (Verz. Nr. 49). Auch vor dieser Arbeit entsteht der Eindruck, als habe de Vlieger seine an der Aufgabe gewonnenen Erfahrungen im Sinne einer Synthese ausgewertet. So erinnert der kompositionell Vorrang einnehmende Monolith an die ersten Schiffbruchsbilder, zeigt ähnlich dem Seestück aus der Mannheimer Sammlung Lanz dynamisch-

expansive Körperlichkeit, ist jedoch weniger bizarr, sondern blockhafter, entschieden steinern. In denkmalhafter Prägnanz erhebt er sich im Zentrum eines Licht- und Gischtkreises. Dem Werk des Cambridger Fitzwilliam Museums vergleichbar, ereignet sich in diesem Bereich der Schiffbruch. Die sinkende Fregatte, Wrackteile und Überlebende bilden gegenständliche Verdeutlichungen des den Einzelnen konzentrierenden Reflexlichts. Gegenüber dem Cambridger Seestück unterliegt die Anordnung von Himmelsöffnung und Widerschein nicht mehr den Gegebenheiten der Bildstatik. Die Lichtquelle in der linken oberen Bildecke reflektiert nicht in flächendiagonalem Verlauf in der rechten unteren Bildecke, sondern verräumlicht im Mittelgrund.

6. Die "Aemilia" unter vollen Segeln

Hauptgegenstand der bewegten Seelandschaft der Bremer Kunsthalle (Verz. Nr. 13) ist die "Aemilia". Als Kommandoschiff Admiral M.H. Tromps stand sie mehrfach an der Spitze der Flotte der Staaten (177). In solcher Funktion ist der Doppeldecker auch hier gegeben, denn die vom Top des Großmastes wehende Nationalflagge kennzeichnet das Fahrzeug als Admiralsschiff. Am Heck ist eine rote Flagge, die "blootvlag" heißt; sie signalisiert allgemeine kriegerische Aktion. Unter diesem Zeichen war der Dreimaster angriffsbereit und angreifbar.

Ich glaube, daß das Bremer Seestück sein Entstehen einem marinen Ereignis mehr negativer Art verdankt. Im Dezember 1646 teilte Tromp der Admiralität von Rotterdam mit: "Aemilia to oud en onbekwaam om zee te bouwen." Im Juli 1647 wurde das Fahrzeug außer Dienst gestellt und verkauft (178). Durch diese Begebenheit aktualisiert, war die "Aemilia" sicher allgemeinverständliches Bild und konnte zum Hauptmotiv einer Seelandschaft erhoben werden. Das Inter-

esse an der Wiedergabe des Schiffes muß in den folgenden Jahren schnell nachgelassen haben. Hoffnung und Stolz der Nation verbanden sich mit der 1646 auf Kiel gelegten und Anfang 1647 vom Stapel gelaufenen "Huis te Brederode". Die "Aemilia" findet sich meines Wissens nur noch als notwendiges Requisit von Marinehistorien dargestellt.

Das 85 x 130 cm große Gemälde darf als Sonderleistung gewertet werden, ist jedoch - gemessen an der im Verlauf der ersten Hälfte der 40er Jahre erlangten Entwicklungsstufe des Bildtypus der bewegten Seelandschaft - keine Sonderfassung. Man verdecke einmal das Hauptmotiv, die "Aemilia", und vergleiche das Werk dann mit der Seelandschaft der Aschaffener Galerie. Ordnung und Bewegung der Fahrzeuge sind nahezu identisch, lediglich die Binnenschiffe im Vordergrund zeigen sich im Gegensatz. Ähnlich dem Aschaffener Werk dimensionieren die links regattaartig hart am Wind liegenden Einmaster und das rechts befindliche Ruderboot den Landschaftsraum zur Breite hin. In Verbindung mit der "Aemilia" besitzen die Vordergrundsmotive jedoch erweiterte kompositionelle Funktion: Sie subordinieren sich der alles überragenden Architektur der Fregatte, steigern deren Vertikalität, und formen als seitliche Nebenthemen eine die Gestalt des Dreimasters stützende und betonende Rahmung.

Die Bildebene steht nicht frontal zum Dargestellten. Die gewöhnlich bildparallel angelegte Dreizonenaufteilung ist um eine vertikale Achse etwas nach rechts gedreht. Wolken und offener Himmel verursachen auf dem Wasser schräg verlaufende Reflexstufen. Ort und Fahrtrichtung der Boote sind an den jeweils hinteren Grenzen dieser Tiefenschichten orientiert. Der freie Ausblick ist folgerichtig aus der Bildmitte nach rechts verschoben.

Die für die barocke Landschaftsdarstellung kennzeichnende Lösung, den Raum diagonal zur Bildebene zu führen, hat der Vlieger nur ausnahmsweise und mit solcher Konsequenz nur im Bremer Gemälde gestaltet. Warum gerade in diesem Werk?

In erster Linie, um den im Blickpunkt stehenden Doppeldecker in einer seiner wesentlichsten Eigenschaften, der Bewegung, wiederzugeben. Das Fahrzeug ist schräg gestellt, zeigt Perspektive und bekundet dadurch seine Anteilnahme an der Tiefenerstreckung der Landschaft. Die schrägen Wolkenbahnen und deren Reflexe auf dem Wasser sowie die Fahrtrichtungen der übrigen Segler finden im Dreimaster ihren orthogonalen Bezugspunkt. Die Landschaftsabschnitte sind nicht um eine angenommene, sondern um eine in der Gestalt der "Aemilia" anschauliche vertikale Achse nach rechts gedreht. De Vlieger wird den Doppeldecker zuerst gezeichnet und zum Ausgang der Bildordnung gemacht haben. Das Schiff nimmt nicht nur kompositionelle Vorrangstellung ein, sondern besitzt kompositionsbestimmende Funktion und erweist sich insofern als Anlaß zum Bild überhaupt.

Nur noch die dunkle vordere Raumschicht erinnert an das stürmische Wetter in den Marinen der ersten Hälfte der 40er Jahre. Die Sicht ist gut. Die Luft enthält nur wenige die Gegenstandsfarben eintrübende Medien. Entschieden voneinander abgesetzte Eigenfarben durchdringen den ortsbedingten Licht- und Schattenwechsel auf den Segelflächen der beiden Einmaster links: vorn ein stumpfes Rostbraun, dahinter ockerfarbene Werte. In der gedämpften Helligkeit des Mittelgrundes vermag sich die koloristische Gestalt der "Aemilia" differenziert zu individualisieren. Golden schimmernde sowie rötliche und bläuliche Nuancen verleihen den graubraunen Formangaben der Heckpartie ein farbenprächtiges Aussehen. Einen pointierten Akzent setzt die vor dem weißlich-blauen Himmel ausgespannte Nationalitätenflagge.

Patriotischen Stolz wird das Bild des mächtigen Doppeldeckers erweckt haben. "His Alis" - so könnte das Motto der Darstellung lauten. Das Epigramm müßte dann heißen: "Roemrurig' Hollant kleyn, stout en vernuftig / ghy Vlieght groote landen met dees vleughels verdt verby." In Roemer

Vissschers 1614 erschienenen "Zinnepoppen" gehören Motto und Epigramm zu einem Emblem, dessen Illustration eine unter vollen Segeln zur Tiefe fahrende Fregatte zeigt (179). Das Schiff symbolisiert Holland. Seine Segel, den Schwingen des Vogels gleichgesetzt, verdeutlichen den expansiven Charakter des Staates, dessen auch "groote landen" überflügelnde Stellung als erste See- und Handelsmacht. Sicher kannte de Vlieger die von altersher gebräuchliche Metapher von Schiff und Staat. Vielleicht kannte er sogar das Emblem aus Roemer Vissscher, als er die windgefüllten Segelflächen der "Aemilia" gestaltete und der Landschaft eine Tiefenerstreckung gab, in der etwas von dem weltumspannenden Aktionsradius solcher holländischen "landsschepen" enthalten scheint.

Der Bremer Marine in Aufgabe und Komposition verwandt ist die Darstellung eines Doppeldeckers mit dem Wappen der Stadt Rotterdam (180) in der Leningrader Eremitage (Verz. Nr. 14). Das Kriegsschiff steht im Blickpunkt und ist dem Bremer Gemälde vergleichbar von kleineren Fahrzeugtypen seitlich gefaßt. Es nimmt jedoch keine kompositionsbestimmende Funktion ein. Aus der Symmetrie der Bildordnung nach rechts verschoben, öffnet es den freien Blick zur Tiefe hin und erweist sich als weitaus vornehmster Bestand einer locker angelegten, orthogonal zur Bildebene verlaufenden Tiefengasse. Die perspektivische Bindung des Doppeldeckers und der Privatjacht links an die den freien Ausblick zur Ferne hin absteckenden Bootssilhouetten ist deutlich. Aus dem Bemühen um eine gassenartige Verteilung, erklärt sich auch der nahezu direkt gegen den Horizont gerichtete Kurs des Seglers; er ist wesentlich im flächenhaften Heckaufriß gezeigt. Im Gegensatz zur "Aemilia" des Bremer Gemäldes vermittelt er nur geringen Bewegungsimpuls aus sich selbst heraus, denn als Teil einer perspektivisch geführten Flucht kommt ihm gleichsam unverrückbarer Standort zu.

Die statische Erscheinung der Fregatte und die Klarlegung ihrer Heckansicht entsprechen der Aufgabenstellung. In

erster Linie sollte das Porträt des Schiffes gegeben werden. Darüber hinaus ist ein Handlungszusammenhang mit der so deutlich ihr Flaggenzeichen setzenden Jacht links anzunehmen. Es bleibt fraglich, warum de Vlieger mit der gassenartigen Anlage ein Ordnungsverfahren nutzte, daß der Wiedergabe primär landschaftlicher Themen vorbehalten war. Sollte mit der Weite der Sicht eine Vorstellung vom fernen Operationsziel des Kriegsschiffes vermittelt werden? Daß der Segler zu einem Gefecht ausläuft, davon kündigt die am Heck gehißte "blootvlag".

Das Leningrader Werk wird später als die Bremer Marine entstanden sein. Daß de Vlieger mit dem Bremer Gemälde eine besondere Leistung gelungen ist, sollte nicht über die tatsächliche Abfolge der Arbeiten hinwegtäuschen. Das Wasser ist im Leningrader Werk naturgemäßer gezeichnet, wirkt stofflicher sowie anschaulicher in der Bewegung als die scharfgratigen, spitz gezackten Wellenfiguren des Bremer Gemäldes, in denen de Vlieger noch, ähnlich den um die Mitte der 40er Jahre gemalten Schiffbruchsbildern, um die klärende Durchstrukturierung des Liniengefüges einzelner Wasserpartien bemüht ist.

V. Kapitel

Die Jahre in Weesp: 1649 bis 1653

Die Ausschiffung des Prinzen Friedrich Heinrich

In den letzten Lebensjahren widmete sich de Vlieger bevorzugt dem Themenbereich der ruhigen Seelandschaft. Neben schlicht und landschaftlich gefaßten Marinen gestaltete er mehrfach das aufwendige Zeremoniell von Aus- oder Einschiffungen vornehmer Persönlichkeiten. Diese Werke leiten die klassische Phase des holländischen Marinebildes ein. Sie formen de Vliegers kostbarstes Vermächtnis an seinen Schüler, Willem van de Velde den Jüngeren, und an seine engeren Nachfolger, Jan van de Cappelle und Hendrick Dubbels.

Die 'Ausschiffung des Prinzen Friedrich Heinrich' im Wiener Kunsthistorischen Museum (Verz. Nr. 8) ist 1649 datiert. Den Vordergrund durchrudern zwei vollbesetzte Schaluppen. Hohe Persönlichkeiten haben die Ehrenplätze eingenommen. Im Heck des vorderen Bootes befindet sich Prinz Friedrich Heinrich. In kaum übersehbarer Zahl liegen Binnenschiffe auf dem ruhigen Wasser. In Reih und Glied - paradeartig zu einer Tiefenflucht gefügt -, aber auch zu Gruppen geordnet, bieten sie einen festlichen Anblick. Wie ruhmreiche Standarten ragen die ausgespannten Segelflächen auf. Vom Achterdeck der prinzlichen Jacht ertönt Trompetenklang. Der Donner von Salutschüssen rollt über das Wasser. Vor diesem Hintergrund wird Friedrich Heinrich ausgeschifft.

Das Licht eines klaren Sommertages beleuchtet die Szene. Bis in weite Ferne zeigen die Fahrzeuge deutlichen Kontur. Zur Tiefe hin steigert sich die Helligkeit; das Wasser spiegelt zunehmend silbrigeren Schimmer. Der Vordergrund ist dunkler, auf Braunwerte abgestimmt. Der gedämpfte Lichtton läßt die Eigenfarben in den Kleidern der Bootsinsassen voll zur Geltung kommen. In kostbarem Gold leuchtet die Heckpartie der Jacht: "Hoe bralt de

gaeldery dat Vorstelijk Kasteel", dichtet Joost van den Vondel (181). Die graue und graubräunliche Wolkendecke, die nur rechts den blauen Himmel sichtbar werden läßt, verfärbt sich links hinter der Architektur des Dreimasters und des Kirchturms zu Gelb- und Rosawerten; der dorthin divergierenden Schiffsperspektive ist dadurch auch optisch ein Richtungsakzent gesetzt.

G. Hoet beschreibt die Darstellung: "Een wonderlyk schoon stuk, daar Prins Frederik Hendrick op de vloot is voor Doort in 't Jaar 1646 mit een menigte van allerhande schepen, opgepropt van volk, door Simon de Vlieger" (182).

Prinz Friedrich Heinrich, von 1625 - 1647 Statthalter der Niederlande, rüstete in den Jahren 1645/46 zu einem Feldzug gegen Antwerpen. Die Kriegsvorbereitungen standen jedoch bereits unter dem Einfluß der Friedensverhandlungen in Münster. Mehrere Provinzen weigerten sich, die Unternehmung finanziell zu unterstützen. Nach vielen Schwierigkeiten begann der Feldzug dann doch im Jahre 1646. Das Heer wurde in und vor Dordrecht zusammengezogen. Seit dem 18. Juni 1646 lagen Infanterie, Pioniere, Geschütz und Munition auf der Merwede vor Dordrecht eingeschifft. Abgezogen wurde dies alles erst am 12. Juli. Am 17. Juli landeten die Truppen in Sas van Gant in Zeeland. Die militärischen Operationen waren ein Mißerfolg. Ende Oktober 1646 mußte der Prinz das Heer wieder entlassen (183).

Das Wiener Seestück schildert den Anblick des auf der Merwede eingeschifft liegenden Heeres. Die Boote scheinen von Soldaten überfüllt. Die links und rechts vom Bildrand beschnittenen flachen Fahrzeuge sind "legerpleiten" und befördern in der Hauptsache Geschütz und Munition. Links im Hintergrund erhebt sich die Silhouette des Turms der Dordrechter Grote Kerk. Mit dem Dreimaster davor ist vermutlich die "Aemilia" gemeint; sie hatte unter dem Kommando Admiral Tromps den Truppen Begleitschutz zu geben.

Die Beschreibung des militärischen Treibens auf der Merwede, die der Dordrechter Stadtchronist Matthijs van Balen gibt, erinnert in einigen Passagen so sehr an das Wiener Gemälde, daß der Eindruck entsteht, de Vlieger habe das Ereignis mit eigenen Augen erlebt: "In 't Jaar 1646 in Zomer- en Hoymaand, was voor Dort een groote Vergaderinge van Krijgs-Macht, het meeste Voetvolk van hare Hoog-Mogende, ... uytbrengende wel dertig duysend Mannen, werden aldaar Vry Leger Afgekundigt, voor 14. Dagen. ...de Soldaten lagen 't Scheep op de Stroom Merwede, voor de Stad, ..., midden op de stroom lagen die Groote- en Kleyne Jachten, en de Keuken van zijn Hoog-gemelte Hoogheyd; verscheyde Oorlogsschepen, Uytlegers, Pleyten, &c. wel toegerust met Volk en Geschut. ... gingen 't Zeyl opten 12. van Hoy-maand... Daar waren toen opte Merwede te zien zulk een menigte van Schepen, als er oyt voor onze Stad zijn geweest" (184).

Matthijs van Balen gibt in seinem ausführlichen Bericht keinen Hinweis auf einen Besuch Friedrich Heinrichs seiner vor Dordrecht liegenden Truppen. Soweit die Quellen unterrichten, hat sich der Oranier auch direkt von seinem Hauptquartier Breda nach Sas van Gent begeben (185). Wäre der Prinz in Dordrecht gewesen, van Balen hätte dies notiert.

Ohne Zweifel ist jedoch im Wiener Gemälde mit der im Heck der Schaluppe befindlichen Person Friedrich Heinrich gezeigt; die Gesichtszüge entsprechen seinen Altersporträts. Die in Beziehung zur Schaluppe stehende Jacht trägt am Spiegel deutlich erkennbar das prinzzliche Wapen. Schließlich, der festliche und ehrerbietige Empfang kann auch nur dem Oranier gelten (186).

Man wird das Motiv der Ausschiffung als eine die Historie erweiternde Zutat werten dürfen. Truppeneinschiffungen boten dem Holländer jener Zeit keinen ungewöhnlichen Anblick, waren für den Künstler vielleicht auch kein besonders bemerkenswerter Gegenstand, zumal in Ver-

bindung mit den wenig erfolgreichen Ereignissen des Jahres 1646. Es sind mehr Randerscheinungen entscheidender Begebenheiten. Ihnen aber durch die Wiedergabe der Ausschniffung hoher Persönlichkeiten den Rang gewichtigerer Historie zu verleihen, ist eine naheliegende, den künstlerischen Bestrebungen der dritten Stilphase zudem gemäße Lösung. Denn wie zu Beginn des Jahrhunderts, als sich das Marinebild in erster Linie als Historienbild zu einem selbständigen Fach entwickelte, steht seit der Jahrhundertmitte, wenn nicht das marine Ereignis, so doch das Ereignishafte wieder im Vordergrund von Motivfindung und -gestaltung.

Diese vornehmlich quantitative Erklärung des im Wiener Gemälde vollzogenen künstlerischen Vorganges beantwortet jedoch nicht die Frage, warum eine Motivzutat sofort themenbestimmenden Wert erlangen konnte und warum diesem Thema dann derart entwicklungsgeschichtliche Bedeutung zukam: Darf doch festgestellt werden, daß Schilderungen von Aus- oder Einschiffungen hoher Persönlichkeiten den Hauptgegenstand der klassischen Phase des holländischen Marinebildes darstellen. Auch in früheren Seestücken verkehrten mit Personen besetzte Schaluppen, nahmen kompositionell jedoch keine Vorrangstellung ein, konnten nicht zum Titel erhoben werden. Warum auf einmal jetzt?

Doch nur, weil der Gegenstand der Aus- oder Einschiffung und dessen Bezugsmotiv, die "statenjacht", spezifischen Stilvorstellungen dieser Zeit am gültigsten entsprachen. Es war seit der Mitte des Jahrhunderts eines der Gestaltungsprinzipien, den marinen Vorgängen den Anschein des Gewählten, des Feierlichen und Herrschaftlichen zu geben. Konkretesten Ausdruck fand dieses Streben in der Wiedergabe eines marinen Zeremoniells wie der Aus- oder Einschiffung hoher Persönlichkeiten. Gesondertheit der Situation und Kostbarkeit des Motivs standen hier in ursächlichem Zusammenhang.

Die Voraussetzungen dieses Stils wurzelten wesentlich in der neuen sozialen und ästhetischen Funktion nicht nur des Marinebildes, sondern der holländischen Kunst überhaupt. Daß das Marinebild früher als andere Gattungen den veränderten gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und politischen Bedingtheiten Rechnung trug, gründet weniger darauf, daß in ihm eine Kontinuität vorzüglicher Begabungen am Werke war, sondern weil es einen Gegenstand behandelt, der zugleich wichtigstes nationales Betätigungsfeld bedeutete. Bereits seit dem 1609 mit Spanien geschlossenen 12jährigen Waffenstillstand war Holland die führende - zumindest die aktivste - See- und Handelsmacht. Im Verlauf der ersten Hälfte des Jahrhunderts vergrößerte sich dieser Vorsprung gegenüber den anderen Seefahrt betreibenden Nationen. Ausbeutung und Erweiterung des Kolonialbesitzes ließen alle Zweige der Wirtschaft befruchtende Reichtümer in das Land fließen. Die im Westfälischen Frieden allgemein anerkannte Souveränität der nördlichen Niederlande bedeutete nicht Voraussetzung, sondern endgültige Sicherung des Eroberten und Erarbeiteten, führte weniger zu erneuten expansiven Bestrebungen, als zu einem Prozeß der Konsolidierung und Differenzierung des Vorhandenen. Nutznießer und Verwalter von Wohlstand und Reichtum, das Bürgertum und Patriziat der Städte, beeinflussten in dieser Zeit politischer Sicherheit ungleich stärker als in früheren Jahrzehnten - nicht einmal in sozialer Divergenz, sondern als im wesentlichen für alle erstrebenswerte und nachahmenswerte Klasse - das geistige und künstlerische Leben. Kultiviert und vornehm, würdevoll und herrschaftlich, dem Schönen oder dem dergestalt Geläuterten aufgeschlossen, die Substanz dabei noch nicht vergessend, so war man oder so gab man sich. Es war nicht nur Aufgabe, sondern selbst Anliegen der bildenden Kunst, an dieser Haltung und Stimmung teilzunehmen: "Konstlievenden en konstenaren reikten nu elkander hart en hand ... in eendragt toe" (187).

Im Marinebild stand nicht mehr der Alltag im Blickpunkt: die Betriebsamkeit auf den Binnenmeeren, den Küstengewässern und der offenen See mit ihren Passagiere und Fracht

befördernden Einmastern, den Kauffahrtei- und Kriegsschiffen, die vor Winden segeln, die der Nation "profyт in-blaesen"; nicht mehr Nutzen und Nutzbarmachung des Elementes Wasser und die existenzbedrohenden Gewalten von Gewitter, Sturm und Felsen werden geschildert, sondern "Festtag ist und spiegelglatte See" (H. Jantzen). Was man sich in Jahrzehnten mühevoller Arbeit kultiviert hatte, wollte man kultiviert verbildlicht sehen.

Dieses Bedürfnis war ein allgemeines. So bedurfte die Schilderung eines marinen Zeremoniells auch nicht notwendig gewichtigen historischen Anlasses. In der 'Ausschiffung vornehmer Persönlichkeiten' der Gemäldegalerie der Wiener Akademie (Verz. Nr. 9) ist kein bestimmtes Ereignis illustriert, dennoch wahrt die Darstellung den Anschein, Zeugnis einer besonderen marinen Situation zu geben. Der Rang der im Heck der Schaluppe sitzenden Personen ist am Motiv der "statenjacht" meßbar. Die Jacht stand in der Regel keinen Privatleuten, sondern den Oranieren und offiziellen Stellen des Landes wie den Admiralitäten, dem Magistrat und den Handelskompagnien als Repräsentationsfahrzeug zur Verfügung (188).

Die Wiedergabe des festlichen Vorganges einer Aus- oder Einschiffung will nicht nur als Selbstbespiegelung der eigenen marinen Leistung verstanden sein. Der feiertäglichen Stimmung miteinbezogen ist die von der Natur gegebene Voraussetzung: das Element Wasser in seiner unermeßlichen Weite. Vor dem Seestück der Wiener Akademie entsteht der Eindruck, als sollten sich einander gleichwertig Schönheit des Meeres und Schönheit des marinen Menschenwerks in Harmonie verbinden.

Aus der Marine von 1649 ist nur die von der Jacht eingeleitete Tiefenflucht und das Motiv der Schaluppe aufgenommen. Die Tiefenflucht ist nicht mehr steil angelegt, sondern führt durch die Breite des Formats; sie benötigte einen längeren Weg, ohne dabei über ein größeres Kontingent an Fahrzeugen zu verfügen. Die Boote sind weniger dicht ge-

reihet, zudem treten die jeweils hinteren gegen die vorderen stärker zur Seite. In dem die Breite des Formats einnehmenden Fluchtverlauf haben die Fahrzeuge Platz und Zeit, sich zu individualisieren und der Jacht etwas von ihrer ordnungbestimmenden Funktion zu nehmen. Die rechts vorn rudende Schaluppe gibt der langandauernden, vielschichtigen und dennoch mittels Schräg- und Bogenformen koordinierten Tiefenbewegung seitlichen Halt.

Der gegenüber der Marine von 1649 reduzierte Aufwand an Fahrzeugen läßt mehr vom Himmel und vom Wasser sichtbar. Zudem sind die Boote im gegebenen Ausschnitt kleiner, d.h. vom Betrachter weiter entfernt. Die Tiefenreihung findet ihren Fluchtpunktbereich auf einem niedrigeren Horizont. Der Himmel ist höher hinaufgeführt. Der freien Landschaft ist also erheblich mehr Bildfläche eingeräumt. Aber erst ihre besondere Beschaffenheit kündigt davon, daß sie nicht nur als Schauplatz, sondern auch um ihrer selbst willen geschildert ist.

Kein Windhauch berührt das Wasser. Unbewegt hängen die Segeltücher. In diese Stille hinein leuchtet intensiv gelbfarbenedes Licht. Sich im Dunst des Hintergrundes verfangend, entsteht ein zur Breite abgelenktes und die Breite beanspruchendes diffuses Glänzen mit deutlich bildparallelem Abschluß gegen das von rosanen Wolkenschlieren gemusterte helle Himmelsblau darüber. Die bildparallele Stellung von Jacht und Schaluppe und die die Breite des Formats nutzende Tiefenreihung erwecken den Eindruck, als fühlten sich die Fahrzeuge dem am Horizont zu horizontaler Flächenfigur gesammelten Licht- und Dunststreiten formal verpflichtet, als sähen sie in der in gelbliches Licht getauchten Tiefe erstrebenswertes Ziel, dem es gilt, sich durch sacht es Rücken und Schieben rechtzeitig - schon im Vorder- und Mittelgrund - anzuverwandeln.

Um die Jahrhundertmitte lassen sich zwischen de Vlieger

und dem Amsterdamer Jan van de Cappelle enge stilistische Bindungen feststellen. Für diese Zeit möchte man nicht nur persönlichen Kontakt, sondern sogar Werkstattgemeinschaft annehmen. Da van de Cappelle seine Marinen gelegentlich zu datieren pflegte, sind Anhalte für die Chronologie von de Vliegers Spätwerk gegeben.

Van de Cappelles 'Ausschiffung des Prinzen Friedrich Heinrich' im Amsterdamer Rijksmuseum (189) ist 1650 entstanden. Vorbild ist de Vliegers Marine von 1649 im Wiener Kunsthistorischen Museum. Van de Cappelle entwickelt daraus eine landschaftlicher gefaßte Version. Er begnügt sich, die von de Vlieger präfigurierte Tiefenflucht und das Motiv der vollbesetzten Schaluppe wiederzugeben, rückt diesen Komplex mehr nach rechts zur Bildmitte hin, und errichtet eine innerbildliche Rahmung in Form von an den Rand gezogenen Bootsarchitekturen. Betrachtet man den Bildaufbau, so scheint es, als habe van de Cappelle elementarste Kontrastverhältnisse vernachlässigt. Der jäh Vertikalität der Fahrzeuge, die in den Spiegelungen auf dem Wasser noch Fortsetzung erfährt, begegnen nur wenige horizontale Bewegungsimpulse.

Dennoch glaube ich, daß de Vlieger von dieser Reduktion seiner eigenen illustrativen Fassung beeindruckt, die landschaftlich gestimmte Marine in der Wiener Akademie gestaltete. Aber de Vliegers Arbeit bedeutet nicht nur Anerkennung, sondern - vielleicht noch mehr - Kritik an der von van de Cappelle geprägten Bildform. Van de Cappelle korrigiert sich. Seine 'Ausschiffung vornehmer Persönlichkeiten' im Antwerpener Museum (190) ist eine zweite verbesserte Auflage der Arbeit in Amsterdam. Motivwahl und Aufbau bleiben grundsätzlich identisch, aber unter dem Einfluß von de Vliegers Marine in der Gemäldegalerie der Wiener Akademie ist es ihm gelungen, der Bildgestalt ein ausgewogeneres Verhältnis von waagerechten und senkrechten Formelementen zu verleihen. Zwischen der Jacht und den übrigen Fahrzeugen der Tiefenflucht sind weniger krasse perspektivische Höhendifferenzen ausgespielt. Die

Flucht ist mehr nach links zur Seite gezogen und berücksichtigt in ihrem Verlauf die Breitenausdehnung des Wassers. In der Schaluppe haben die stehenden Personen Platz genommen; infolgedessen setzt das bildparallel ausgerichtete Boot einen verstärkten horizontalen Akzent. Den jeweils seitlich der Rahmung verbundenen Fahrzeugen ist die Steilheit der Taklagen genommen; so hat die links liegende "legerpleit" einen wesentlichen Teil ihrer Segelausrüstung eingebüßt. Schließlich nutzt van de Cappelle durch einen größeren Ausschnitt des Wassers, einen niedrigeren Horizont und einen höher hinaufgeführten Himmel die gegebene Breitenwirkung des Formats.

Es wäre falsch, van de Cappelles Bemühen, Hauptmotiven mittels jähher vertikaler Formgebung Gewicht zu geben, als noch anfängerhaften Mangel zu bezeichnen, offenbaren sich doch gerade darin eigene kompositionelle Absichten von weitreichender Bedeutung. In van de Cappelles Frühwerk begegnen einander das Ordnungsverfahren der Subordination und das der Koordination in Unvereinbarkeit. Einerseits versucht er, die Bildwelt einigen wenigen Formakzenten zu subordinieren, andererseits löst er sich nicht von de Vliegiers Gestaltungsprinzip der Koordination, das letztlich danach drängt, in der Aufreihung jedem Motiv seinen Figurenwert zu belassen. Jan van de Cappelle handelte gegen die eigene formale Sicht, als er sich in der Marine des Antwerpener Museums im Sinne de Vliegiers korrigierte.

Aber, als ob es keiner Voraussetzung bedurft hätte, schildert er in der 1650 datierten 'Ausschiffung des Prinzen Friedrich Heinrich' der Londoner National Gallery (191) zu einer Gruppe geordnete Fahrzeuge, aus denen als bestimmende Größe die in formaler Bindung mit den zur Masse geballten Horizontwolken stehende Jacht als rostbraune Silhouette erwächst. Das Gestaltungsverfahren der Subordination ist in konsequentester Lösung angewendet: Die Dinge sind konzentrisch gefügt; in der Bildmitte sammeln sich um das Hauptmotiv der prinziplichen Jacht die übrigen Fahrzeuge als

Nebenmotive; seitlich divergierende Ausblicke führen gegen den freien Horizont. Ein Vergleich mit der ebenfalls 1650 gemalten Amsterdamer Ausschiffung zeigt, wie überraschend schnell van de Cappelle zu dieser Bildform gefunden hat.

Die Amsterdamer Marine von 1650 und die Londoner Marine von 1650 markieren die zeitlichen Grenzen, innerhalb derer van de Cappelles Gemälde im Antwerpener Museum und de Vliegers Seelandschaft in der Gemäldegalerie der Wiener Akademie entstanden sind.

Von van de Cappelle beeinflusst, bemüht sich auch de Vlieger in der 'Ausschiffung des Prinzen Friedrich Heinrich' der Budapester Galerie (Verz. Nr. 5) um konzentrischen Bildaufbau. Den Angelpunkt der Ordnung bilden drei sich in der Bildmitte fächerartig staffelnde Jachten. Um dieses Zentrum gruppieren sich zwar die übrigen Fahrzeuge, aber sie zerstreuen sich dabei über die gesamte Breite des Formats. Es fällt ihnen auch schwer, sich in den Höhenabmessungen ihrer Takelagen den aufragenden Segelflächen der Jachten unterzuordnen. Von der Entschlossenheit der Bildformung van de Cappelles ist de Vlieger weit entfernt. Das einzelne marine Motiv war ihm vielleicht auch zu lieb, als daß er es entindividualisiert einem hieratischen Ordnungssystem hätte eingliedern können. Nun mag de Vlieger auch strengerer Aufgabenstellung entsprochen haben. Seine Arbeit ist nicht als landschaftlich gefaßte Reduktion des Themas zu werten, sondern will das Geschehen identifizierbar vor Augen stellen. Während bei van de Cappelle schon die größere Distanz vom Betrachter ein nicht nur vereinheitlichendes, sondern auch verlandschaftlichendes Fernsehen hervorruft, bleibt der Vorgang bei de Vlieger auf zum Betrachter nähere Bereiche beschränkt. Freie Ausblicke sind vermieden. Die Fahrzeuge scheinen bestrebt, die Horizontlinie zu verstellen oder feuern dagegen den Pulverdampf ihrer Salutschüsse. Ihre Takelagen errichten eine die halbe Bildhöhe gleichmäßig vergitternde Bahn. Der Vorfall selbst steht im Blickpunkt; die Landschaft ist Schauplatz.

Wenn die Darstellung dennoch etwas von der Betriebsamkeit der Wiener Marine von 1649 verloren hat, so gründet das weniger auf der besonderen Form der Bildordnung, die danach drängt, das viele Einzelne zu Gunsten eines größeren Komplexes zu sammeln, sondern auf der wieder verstärkt angewendeten Valeurmalerei. Während sich in der Lichtintensität der Marine von 1649 die Gegenstandsfarben voll entfalten konnten, ist in der Budapester Arbeit eine gedämpftere, wie abendliche Stimmung geschildert. Weißlich-grauer Dunst liegt über dem Wasser und bindet die Farbigkeiten in den Heckaufbauten der Jachten und der Dreimaster. Die Rot-, Blau- und Grüntöne in den Kleidern der in der Schaluppe sitzenden Personen sind von grauen und bräunlichen Nuancen durchsetzt und demzufolge den tiefbraunen Formangaben des Bootskörpers angepaßt. Der Beschaffenheit der dunstigen Atmosphäre gemäß, stehen alle Körperbildungen weich silhouettiert in der Helligkeit. Die hinter den Jachten aufsteigenden Wolken gewinnen weniger aus ihrem Umriß, sondern aus ihrer farblichen Haltung Physiognomie: Gegen die rostbraunen Segel verdichtet sich der weißliche Wolkendampf zu bräunlichen und zart rötlichen Werten.

In van de Cappelles Londoner Seestück von 1650 ist ein Terminus post für das Budapester Gemälde zu sehen. Obwohl die Vlieger bereits 1633, in seiner 'Seeschlacht auf dem Slaak' im Amsterdamer Rijksmuseum, die Handlung zentralisierend zu ordnen versuchte, möchte ich annehmen, daß die Budapester Arbeit nicht Voraussetzung, sondern Reaktion auf van de Cappelles prägnante Bildlösung bedeutet.

Einen Terminus ante liefert de Vliegiers 1651 datierte 'Ausschiffung des Prinzen Friedrich Heinrich' im Cambridge Fitzwilliam Museum (Verz. Nr. 6).

Prinzliche Jacht und Schaluppe fungieren nicht mehr als Träger der Handlung. Die Jacht schiebt sich rechts im Mittelgrund aus einer dicht gestaffelten Fahrzeuggruppe (192). Sie ist zwar deren vornehmstes Glied, aber wiederum auch nur Teil dieses größeren Fahrzeugkomplexes. Die Schaluppe

silhouettiert nicht mehr gegen die lichte Wasserfläche, sondern fährt im tiefbraunen Schatten der überragenden Boote. In der Bildmitte am Horizont ist die Dordrechter Grote Kerk sichtbar. Auch die aus der Wiener und Budapester Darstellung bekannte Architektur des großen Dreimasters ist geschildert. Alle Schauplatz und Geschehen bestimmenden Motive sind gegeben, jedoch in neuem Zusammenhang veranschaulicht. Weniger das Zeremoniell der Aus-schiffung, als vielmehr ein umfassendes Bild von den auf der Merwede eingeschifft liegenden Truppen ist gezeigt.

De Vliegers formale Lösung kann als Synthese des Gestaltungsprinzips der Koordination und des der Subordination bezeichnet werden. De Vlieger sammelt die Fahrzeuge zu dicht gestaffelten Gruppen, beschränkt sich dabei jedoch nicht wie van de Cappelle auf einen einzigen bildzentralen Formkomplex, sondern koordiniert unter Berücksichtigung von Tiefen- und Breitenausdehnung des Wassers einander mehrere gleichwertige, jeweils in sich und für sich allein zentralgefügte Fahrzeugordnungen. Für diese Ordnungen ist nicht die Bildmitte der erstrebenswerte Platz, sondern ihr Hintereinander und Nebeneinander bestimmendes Prinzip ist die traditionelle Dreizonenaufteilung; deren jeweils hintere Grenzen erfahren in den Fahrzeuggruppen gegenständliche Verdeutlichung. Überschneidungen sind dabei vermieden. Die Motivbildungen sind gegeneinander verschoben; die hinteren treten jeweils in die Lücken der vorderen, - es scheint, als versuchten sie, sich in eine Ebene mit diesen zu stellen. So formen die Fahrzeuge - gesteigert noch durch den annähernd gleichhohen Abschluß der Takelagen - einen die Breite des Formats einnehmenden plastischen Reliefstreifen. Der Betrachter ist jedoch nicht zu friesartiger Sehweise angeregt, denn der Vordergrund bleibt im wesentlichen frei, wird nur von einigen flachen Militärfahrzeugen genutzt. Der geschaffene Abstand weitet den Blickwinkel. Umfassend kann das Auge den aus unzählbar vielen Details zusammengesetzten, eng verzahnten Anblick der schiffreichen Merwede vor Dordrecht aufnehmen.

Das einzelne Motiv ist nur als Teil des Ganzen wirksam und erfährt auch nur aus dem Ganzen seine Bestimmtheit.

Eine hafenartige Ansicht scheint entstanden. Zu dieser Vorstellung trägt auch die Führung des Lichts und der Farben bei. Das sich links gegen das rostbraune Segel abzeichnende Himmelsblau besitzt zwar noch die Intensität, den über dem Horizont aufsteigenden grauen Wolken cremigen Kontur zu verleihen, schwächt sich jedoch auf dem Wege zum Vordergrund immer mehr ab. Die Wolken erhalten bräunliche Schatten spendende Konsistenz. Im Abglanz eines zarten Hell-Dunkels bewahren die Schiffe, Menschen, Tiere und Frachtstücke zwar Figur, jedoch nur noch schwache Eigenfarbigkeit. Die Betriebsamkeit von Vorder- und Mittelgrund wirkt im duftigen Braun der abendlichen Stimmung einheitlich gebunden und wie beruhigt. Im ersten Moment vermag das Auge diese schattigen Bereiche nur summarisch zu erfassen. Es übersieht dabei jedoch die Vielfalt sich nicht wiederholender Motive und die in keinem Detail erlahmende zeichnerische Sorgfalt und Gewandtheit. Es kann dabei auch übersehen, daß nicht das Bild eines Hafens gegeben ist, sondern daß Kriegsvorbereitungen, eingeschifft liegende Truppen geschildert sind.

Was in der holländischen Malerei des 17. Jahrhunderts unter einem Hafenbild zu verstehen ist, bedarf einer gesonderten Untersuchung, die hier nicht erfüllt werden kann. Topographische Aufnahmen von Städten, die von Wasser begrenzt und von dort gesehen werden, als Hafenansichten zu bestimmen, wäre ungenau, denn der Hafen ist nicht um seiner selbst willen veranschaulicht, sondern notwendiger Bestand des Stadtpanoramas. Im Gegensatz zur Malerei des 19. Jahrhunderts hat das holländische Marinebild der Zeit de Vliegers im Alltagsleben eines Hafens noch keinen Darstellungsgegenstand gesehen. Der Hafen ist immer nur als Schauplatz besonderer mariner Vorgänge wiedergegeben wie beispielsweise in Willem van de Velde des Jüngeren großformatigem "Gezicht van het IJ voor Amsterdam" von 1686 im

Amsterdamer Rijksmuseum (193). Der Titel des Gemäldes müßte jedoch lauten: 'De Gouden Eeuw op het IJ voor Amsterdam'. Ankunft und festlicher Empfang eines berühmten Kriegsschiffes, dem sich von allen Seiten Schaluppen, Binnensegler und Jachten nähern, ist illustriert. Der Mastenwald des Amsterdamer Hafens ist lediglich Folie; seine Bildwerdung begründet sich aus dem Hauptmotiv.

De Vliegers 'Einschiffnung vornehmer Persönlichkeiten' des Schweriner Museums (Verz. Nr. 7) ist ähnlich der Marine in der Gemäldegalerie der Wiener Akademie eine landschaftlich gefaßte Variante der repräsentativen Flottenszenerien im Wiener Kunsthistorischen Museum, in Budapest und Cambridge. Die mit Personen besetzte Schaluppe ist nach rechts an den Bildrand gerückt und hebt sich dort nur schwach vom schattigen Wasser und von den dunklen Bootssilhouetten ab. Hauptmotiv ist der freie Ausblick über das stille Wasser gegen den fernen Horizont. Die Boote sind nicht wie in der Marine der Wiener Akademie zu einer das Auge kontinuierlich leitenden Tiefenflucht gefügt, sondern streng bildparallel in die Seiten des betont breiten Formats gestellt. Rechts am Ende des Vordergrundes und links am Ende des Mittelgrundes erheben sich im Dunst des weißlichblauen Himmels bräunliche Fahrzeugkulissen. Sie engen den Blickwinkel ein und schärfen für die Erfahrung der freien Landschaftstiefe in der Mitte. Im Flächenbild sind die beiderseitigen Fahrzeugarchitekturen von einem schlanken Wolkenbogen, der gegen den Umriß pastose Weißhöhen und in sich lasierende, den bräunlichen Bolusgrund gleichsam aussparenden Farbauftrag zeigt, formal gebunden. In der auf die Breitenausdehnung des Wassers abgestimmten Ordnung der Boote wirken die Linien eines zentralperspektivischen Systems. Sie behaupten sich nur schwach gegen die ausgeprägte Silhouettengestalt der Schiffe, bestimmen nicht deren Höhendifferenzen, sondern lediglich das Maß ihrer Staffelung aus den Bildseiten zur Mitte hin. Das tiefenräumlich gegeneinander verschobene "Visavis" zeigt einheitlichen Richtungsverlauf, d.h. die von den Booten abgesteckte

Blickbahn ist perspektivisch geführt und findet ihren Fluchtpunkt am Horizont in den verblasenen Konturen einer Schädelstätte gegenständlich markiert. Selbst untergeordnete Dinge, wie die Schaluppe auf ihrem Weg zu den Segelschiffen oder das in der rechten unteren Bildecke schwimmende Brett mit der Signatur und der postumen Jahreszahl 1654 (194), bleiben dem perspektivischen Verlauf der Tiefengasse verpflichtet.

Man ist geneigt, die Vlieger formalistische Gestaltgebung vorzuwerfen. Das Schiffsmotiv scheint seine Funktion als Bedeutungs- und Handlungsträger eingebüßt zu haben, wirkt auf dem von keinem Windhauch berührten Wasser zu einem Nur-Formgebilde erstarrt. Die Segelflächen sind in mathematischer Schärfe arrangiert. Glatt ausgespannt oder mit regelmäßigen Faltenlinien versehen, muten sie entstofflicht an, wie dem festeren Material der Bootskörper anverwandelt. Dennoch steht hinter dieser Darstellungsweise weniger die Freude an geometrischer Flächenkonstruktion, als die inhaltliche Absicht, Wasser und Himmel mit aller Entschiedenheit als Hauptgegenstand sichtbar zu machen, diese Motive infolgedessen auch als alles andere bestimmendes formales Bezugsmaß zu werten. Das mathematisch organisierte Flächengefüge der Fahrzeuge entspricht der formalen Gegebenheit des Wassers, das in der Windstille als eine Ebene von mathematischer Präzision erscheint. Dem Streben, die Bildgestalt immer mehr an der naturbedingten Gestalt von Wasser und Himmel zu klären, sind jedoch Grenzen gesetzt, und diese Grenzen sind - wie ich glaube - in der Schweriner Arbeit überschritten. Man stelle sich vor, die ruhige Seelandschaft wäre von allen festen und weniger festen Körpern - auch von Wolken - befreit, sie besäße nur noch in ihrer Horizontlinie physiognomisches Merkmal. Das Bloß-Wasser und Bloß-Himmel würde sich einer bedeutungsfreien Paarung zweier bildparallel aneinandergefügter Ebenen nähern. Die marine Landschaft kann aus sich selbst heraus nur geringes Eigenleben entwickeln.

Ihr besonderes Wesen teilt sich nicht direkt mit, sondern nur mittelbar durch das sich auf ihr und über ihr Ereignende. Indem die Vlieger die Fahrzeuge und die atmosphärische Haltung der Grundform der nur im Horizont Gestalt besitzenden marinen Landschaft anzupassen versucht, sind nicht nur diese Motive einem Prozeß der Entindividualisierung unterworfen, sondern die Landschaft selbst.

Exkurs:

Jan van de Cappelles 'Truppeneinschiffung' der John Robarts-Collection in London

Van de Cappelles 'Truppeneinschiffung' der Sammlung Robarts soll die Bezeichnung "J V Capel 1645" tragen (195). Ausgehend von der frühen Jahreszahl hat W. Stechow das künstlerische Verhältnis zwischen de Vlieger und van de Cappelle zu Gunsten des Letztgenannten neu akzentuiert. (196). Das Datum kann jedoch nicht stimmen oder ist irrtümlich gelesen, denn das Gemälde illustriert die Ereignisse des Juni/Juli 1646 auf der Merwede vor Dordrecht. Obwohl ich das Seestück nicht im Original gesehen habe, nehme ich an, daß es zeitlich in die unmittelbare Nähe der 1650 entstandenen 'Ausschiffung des Prinzen Friedrich Heinrich' des Amsterdamer Rijksmuseums gehört und wie diese Marine de Vliegers gleichnamige Darstellung von 1649 im Wiener Kunsthistorischen Museum zum Vorbild hat. Einzelmotive wie das Stakkato der zerfallenden Uferbefestigung rechts vorn, der links in der "legerpleit" auf dem Frachtgut sitzende Soldat und die auf dem Achterdeck der prinzlichen Jacht hinter der Laterne befindlichen Trompeter - einer sitzt, der andere steht -, sind deutlich Anregungen aus de Vliegers Werk. Meines Wissens bleibt die 1649 gemalte 'Anlegestelle mit Binnenschiffen bei ruhiger See' im Stockholmer National Museum (197) van de Cappelles frühestes glaubhaft datiertes Gemälde. Damit soll nicht geleugnet werden, daß sich van de Cappelle schon um die Mitte der 40er Jahre künstlerisch betätigt hat (198). Es ist auch nicht zu übersehen, daß das Verhältnis beider Maler nicht einseitig, sondern von wechselseitiger Wirkung war. Für die Beurteilung der Frage, wer von beiden entscheidend den Wandel zur dritten Stilstufe des holländischen Marinebildes vorbereitet und eingeleitet hat, spricht das Gemälde der Robarts-Collection zu Gunsten de Vliegers. Es stützt die entwicklungsgeschichtlich bedeutende Position von dessen 1649 entstandener Marine im Wiener Kunsthistorischen Museum.

Abkürzungen

Bredius, K.-Inv.	Abr. Bredius, Künstler-Inventare, Urkunden zur Geschichte der holländischen Kunst des XVI., XVII. und XVIII. Jahrhunderts, 7 Teile, in: Quellenstudien zur holländischen Kunstgeschichte, V-VII und X-XIV, Den Haag 1915-22.
Bredius, RKD	Abr. Bredius' vom Haager Rijksbureau voor kunsthistorische Dokumentatie bewahrten handschriftlichen Archiv-exzerpte.
Fiches	sind Notizen und Katalogauszüge zu Bildern, wie sie karteimäßig nach Künstlern geordnet im Rijksbureau voor kunsthistorische Dokumentatie vorliegen.
HdG	C. Hofstede de Groot, Beschreibendes und kritisches Verzeichnis der Werke der hervorragendsten holländischen Maler des 17. Jahrhunderts, Esslingen/Paris, 1907-26, 9 Bde.
HvR 1891 " 1893	P. Haverkorn van Rijsewijk, Simon Jacobsz. de Vlieger, Oud Holland, IX, 1891, S. 221 ff. und Oud Holland, XI, 1893, S. 229 ff.
Obreen's Archief	Archief voor Nederlandsche Kunstgeschiedenis. Verzameling van meeren-deels onuitgegeven berichten en mededeelingen..., 7 Bde., Rotterdam 1877-90.
RKD	Rijksbureau voor kunsthistorische Dokumentatie, Den Haag.

Anmerkungen

- 1) Prot. Not. J. de Vos, Amsterdam, 16. Mai 1648; Amsterdam, Gemeente Archief. - Bredius, K.-Inv. I, 1915, S. 356 f.
- 2) Die Taufregister der Stadt Rotterdam enthalten keine Hinweise auf de Vliegers Geburt.
Die Register der Reformierten setzen erst 1617 ein, die der Lutheraner 1605 und die der römisch-katholischen Gemeinde 1615.
De Vlieger wird reformierter Konfession gewesen sein.
Die Unkosten seiner Bestattung sind jedenfalls im Kirchenbuch der Weesper "Hervormde Kerk" notiert.
- 3) Prot. Not. A. Kieboom, Rotterdam, 27. April 1634; Rotterdam, Gemeente Archief. - HvR 1891, S. 221 f.
- 4) Hamburg, Kunsthalle, Kat. 1956, Nr. 527; Dessau, Amalienstift, Kat. 1913, Nr. 552. - Vgl. dazu Gustav Müller, Die Bildersammlungen Anhalts, Zeitschrift f. bildende Kst., XIV, 1897, S. 388.
- 5) HvR 1891, S. 221.
- 6) Prot. Not. Pieter van Velsen, Amsterdam, 20. November 1648; Amsterdam, Gemeente Archief, Nr. 1785, S. 720 f. - Bredius, RKD.
Im Zusammenhang mit seiner Tante, Aechten Symons, ist de Vlieger in einem Rotterdamer notariellen Protokoll vom 1. Oktober 1637 erwähnt. Er unterstützt sie beim Verkauf einer Sägemühle. - HvR 1891, S. 223.
- 7) Jacob Pietersz. van Zwet kann aus de Zwedt, einem zwischen Delft und Rotterdam gelegenen Dorf stammen. Vielleicht ist de Vlieger dort geboren. De Zwedt gehörte im 17. Jahrhundert zur Gemeinde Ackersdijk und Vrouwenregt. Notarielle Akten dieser Gemeinde sind jedoch erst aus dem 18. Jahrhundert erhalten. Taufregister fehlen ganz, da die Gemeinde über keine eigene Kirche verfügte. Die Register der in der Nähe liegenden reformierten Kirche von Overschie beginnen erst 1631.
- 8) Stadtstrouwregister, Rotterdam 1576-1631:
10. Januar 1627; Rotterdam, Gemeente Archief.
Anna Gerridts, die Gattin des Künstlers, war Tochter des 1624 verstorbenen Gerrit Ottens van Willige und der Neeltje Gerrits Veenhuijsen. Ihr Vater war Färber in "De blauwe hant" zu Rotterdam. - HvR 1893, S. 229.
- 9) Archief van Kerkmeesters, Rotterdam: 10. bis 17. Juni 1628; Rotterdam, Gemeente Archief, Inv.Nr. 203. - HvR 1891, S. 222.

- 10) In Frederik Verloos "d'Amstelsche Zang-goddin", Amsterdam 1660, findet sich unter den "Toeeigenenden Vaerzen" ein Cornelia de Vlieger gewidmetes Gedicht. Die Widmung lautet: "Verjaarkrans vereert aan Juffrouw Cornelia de Vlieger, op het 28. jaar haars ouderdoms, den 28. Junij 1658." - Zitiert von A. Houbraken, De Groote Schouburgh ..., II, S. 325 f.
- 11) Prot. Not. Johan van Beest, Delft, 25. Februar 1634. Delft, Gemeente Archief, Nr. 1858, Akte 1034. - Bredius, RKD.
- 12) Delfter Gildebuch; Koninklijke Bibliotheek, Den Haag. - Obreen's Archief I, S. 30.
- 13) Prot. Not. Johan van Beest, Delft, 12. März 1638; Delft, Gemeente Archief, Nr. 1668, Akte LVI. - Bredius, RKD.
- 14) Prot. Not. Antony Huysman, Rotterdam, 14. Dezember 1637; Rotterdam, Gemeente Archief, D. VII, S. 171. - HvR 1891, S. 222.
- 15) Prot. Not. Arnout Hofflant, Rotterdam, 19. Juli 1638; Rotterdam, Gemeente Archief, Nr. 261, fol. 68. - Bredius, K.-Inv. V, 1918, S. 1643.
- 16) Schepenarchief, Rotterdam, 30. Juli 1638; Rotterdam, Gemeente Archief, Inv.Nr. 505, fol. 106v. - HvR 1891, S. 222.
- 17) Die Akte vom 12. März 1638 (vgl. Anm. 13) erhellt, daß de Vlieger die Kündigungsfrist voll genutzt haben wird. Vielleicht war es gerade der Umstand, die "Houttuyn" bis zum 1. Mai zu räumen und ein anderes Quartier suchen zu müssen, der ihn dazu veranlaßte, sofort nach Amsterdam zu übersiedeln.

Laut Akte macht de Vlieger die Gegenpartei darauf aufmerksam, daß er bis zum Mai 1639 für die "Houttuyn" Hausrecht genieße und die Kündigung frühestens sechs Monate vor diesem Termin zugestellt werden dürfe. Die Gegenpartei erklärt jedoch, daß das Haus im Mai 1638 verkauft werden soll. De Vlieger versteht dies und ist schließlich auch bereit, bis zum 1. Mai auszuziehen. Er erhält dafür eine Entschädigung von fl. 100. Im weiteren Verlauf des Protokolls meint de Vlieger noch, daß seine Gattin möglicherweise mit dem ausgehandelten frühen Auszugstermin nicht einverstanden sei, aber er würde das mit ihr schon "goetmaecken".
- 18) A. Scheltema, Rembrandt, Paris 1866, S. 77: fol. 112.

- 19) Gifteboek, 17. September 1644; Rotterdam, Gemeente Archief, Reg.Nr. 29, S. 104. - HvR 1893, S. 230 f.
- 20) Im bereits erwähnten Protokoll des Amsterdamer Notars Pieter van Velsen vom 20. November 1648, in dem de Vlieger als "lasthebbende" seiner Mutter Eva Symons fungiert, ist er noch als "schilder woonende tot Amsterdam" aufgeführt; vgl. Anm. 6.
- 21) Prot. Not. Pieter van Velsen, Amsterdam, 13. Januar 1649; Amsterdam, Gemeente Archief, Nr. 1786, S. 21. - Bredius, RKD.
Im Zusammenhang mit diesem Hauskauf steht das vom 23. März 1650 datierende Protokoll im Transportregister der Stadt Weesp (Amsterdam, Gemeente Archief). De Vlieger schuldet dem Verkäufer noch fl. 1.500. Er verspricht, die Summe aufzubringen "over ses maenden metten interest van dien tegens viiff ten hondert in 't jaer, sonder langer uijtstell, dilaij ofte ver-treck". - HvR 1893, S. 231.
- 22) A.D. de Vries, Oud Holland 1885, S. 150.
- 23) Prot. Not. Antony Hofflant, Rotterdam, 28. Februar 1652; Rotterdam, Gemeente Archief, XII, S. 218 f. - Nicht publiziert.
- 24) Weesp, Kirchenbuch der Hervormde Kerk: 1640-1704, 13. März 1653. - HvR 1893, S. 232 f.
- 25) Inventarissen der Weeskammer, Rotterdam, 8. Juni 1663; Rotterdam, Gemeente Archief, D. 86. - HvR 1893, S. 234.
Als Vormünder der Kinder fungierten Hendrick Rossen und Jasper Crijne. H. Rossen war Cornelia de Vliegers zweiter Gatte. Ihr erster Mann, der Maler Paulus van Hillegaert, starb 1658 in Amsterdam. J. Crijne, von Beruf Fährschiffer, war mit Lijsbeth Pieters, einer Schwester des mutmaßlichen Vaters de Vliegers, Jacob Pietersz. van Zwet, verheiratet.
- 26) Nach dem Tode des Künstlers wird sein Haus in Weesp verkauft. Verwalter des Nachlasses ist der Weesper Bürgermeister Jasper G. Seth. Die aus dem Verkauf des Hauses erzielten fl. 1880 überweist er am 4. Dezember 1658 an die "Weesmeesteren" der Stadt Weesp. Die Kinder erben obendrein Hypotheken "staende op seeckere huijsjes tot Rotterdam". Eines dieser Häuser war allerdings mit fl. 1000 beliehen. - HvR 1893, S. 232 ff.

- 27) HvR 1893, S. 234 f. und Bredius, K.-Inv. I - VII, 1915-1921 (s. Register, VII, S. 135).
In einem Rotterdamer Nachlaßinventar vom 23. Oktober 1632 werden neben Stranddarstellungen auch drei Landschaftsgemälde erwähnt. De Vliegiers uns heute bekannten gemalten Landschaften datieren aus den 40er Jahren. Das früheste erhaltene Strandlandschaftsgemälde ist 1633 entstanden (Verz. Nr. 91).
- 28) C. Hofstede de Groot, Die Urkunden über Rembrandt, Den Haag 1906, S. 194, Nr. 64.
- 29) Bredius, K.-Inv. V, 1918, S. 1688.
- 30) Gerard Hoet, Catalogus of Naamlyst van Schilderyen met der zelve pryzen etc., 2 Bde., 's-Gravenhage by Geraard van Baalen, 1752 (s. Register).
- 31) G.T. van Ysselsteyn, Geschiedenis der Tapijtweverijen in de Noordelijke Nederlanden, Leiden 1936. 2 Bde., Bd. I, S. 64 ff. und Max Eisler, Die Delfter Gobelinfabrik, Oud Holland 1921, S. 188 ff.
- 32) Die Gobelines hingen von 1650 an im House of Lords in London und verbrannten mit diesem 1834. Die Darstellungen sind in Stichen des 18. Jahrhunderts erhalten:
John Pine, The Tapestries hangings of the House of Lords, representing the several Engagements between the English and Spanish Fleets ..., London 1739. -
Vgl. dazu G.T. van Ysselsteyn, a.a.O., I, S. 224 f. und F.C. Willis, Die Niederländische Marinemalerei, Leipzig o.J. (1911), S. 17.
Über den Auftrag an H.C. Vroom berichtet Carel van Mander, Het Schilderboek ..., Haarlem 1604, fol. 288:
"T' gheschiede ondertusschen / dat Francoys Spiering, uytnemende Tapijtsier / had aenghenomen voor den Admirael van Enghelandt / Melort Hauwert, te maken den Enghelschen strijdt met de Spaensche vloot / geschiet in 't Jaar 1588. waer toe Spierincx my wilde tot het teyckenen ghebruycken / den alsoo 't mijn doen niet en was Schepe teyckenen / bracht ick hem by Vroom, die hem in dagh-huyr teyckende tot thien groote stucken / wesende verscheyden daghen oft daegh-vaerden van desen Scheep-strijd / het welck Vroom in dese zijn aenghevangen studie geen cleen voordeel dede ...".

- 33) Auszug aus dem Vertrag zwischen dem Delfter Magistrat und Maximiliaan van der Gucht von 1640:
"Eerstelijk, dat hem de patroonen op stadts costen geleverd sullen werden, geschildert op zijn getouw, die hy niet en zal vermogen in 't geheel ofte ten deele naer te laten maecken, nocte ook aen hem behouden, maer zullen op 't eynde van 't werck aen de stadt wederomme gerestitueert moeten werden ...". - G.T. van Ysselsteyn, a.a.O., II, Nr. 531.
- 34) Delft, Gemeente Archief; 3de lopende Memoriael van Burgermeesteren, 1601-1651: 2. Dezember 1640, fol. 328v. und 10. März 1641, fol. 323v. - G.T. van Ysselsteyn, a.a.O., II, Nr. 532 und Nr. 534.
- 35) Rotterdam, Gemeente Archief; Rekeningboek van Kerkmeesters: 7. Januar 1645. - HVR 1891, S. 223.
- 36) G. van Reyn, Geschiedkundige Beschrijving der stad Rotterdam, Rotterdam 1832, S. 243 ff. - Hier zitiert nach HVR 1891, S. 223.
- 37) Amsterdam, Gemeente Archief; Thesaurie Ordinaris: 4. Januar 1648, Nr. 1, fol. 132. - HVR 1891, S. 224.
- 38) A. van Boom, Ontwikkeling en karakter der oude monumentale glasschilderkunst, Amsterdam o.J., S. 152 ff. und A.J.M. Brouwer Ancher, Een paar aantekeningen betreffende de Nieuwe Kerk te Amsterdam, Amsterdamsch Jaarboekje 1897, S. 9 ff.
- 39) Das Dekret Maximilians, die Krone über dem Stadtwappen tragen zu dürfen, datiert vom 11. Februar 1488. Soweit bekannt, hat sich Maximilian aus diesem Anlaß nicht nach Amsterdam begeben. Auch eine symbolische Handlung ist nicht überliefert. - Vgl. dazu J.Q. van Regteren Altena, Amsterdam ontvangt de Kroon op haar wapen, door Emanuel de Witte geschildert, 77ste Jaarverslag van het Oudheidk. Genootschap, 1934/35, S. 54 ff. Hierzu Nachtrag im 81ste Jaarverslag, 1938/39, S. 73 ff.
- 40) Jan Wagenaar, Amsterdam in zyne opkomst, aanwas, geschiedenissen, voorregten ..., Amsterdam 1740, III, S. 111 f.
- 41) Amsterdam, Gemeente Archief: Topographischer Atlas; Schwarze Kreide - 35,1 x 30,3 cm.
Mit der Aufgabenstellung war de Vlieger vertraut. Er kannte den diesen Gegenstand behandelnden Stich Pieter Nolpes in Caspar van Baerles' 1638 erschienener Beschreibung des festlichen Empfanges Maria de Medicis in Amsterdam. Für die Kupfer dieses Buches hat auch de Vlieger Vorlagen geschaffen.

- 42) Filips van Zesen, Beschrybungh der Weidtberuhmde Kaufstadt Amstelredam 1664, S. 237 f.
- 43) Melchior Fokkens, Beschrijvinge der Wijdt-Vermaarde Koop-Stadt Amstelredam, Amsterdam 1662, S. 203 f.
- 44) Jan Wagenaar, a.a.O., S. 111.
- 45) Hans Vollmer, Simon de Vlieger, Thieme-Becker's Künstlerlexikon XXXIV, 1940, S. 462.
- 46) A.J.M. Brouwer Ancher, a.a.O., S. 14.
- 47) Der als Glasmaler ausgebildete und als solcher hochgeschätzte Jan Gerritsz. van Bronckhorst arbeitet zu den gleichen Bedingungen wie de Vlieger.
- 48) Amsterdam, Gemeente Archief; Thesaurie Ordinaris, Nr. 307, fol. 202: 18. Januar 1656. - HvR 1891, S. 224.
- 49) Arnold Houbraken, De Groote Schouburgh ..., 3 Bde., Amsterdam 1718-1721; hier zitiert nach der 2. Aufl., Den Haag 1753, II, S. 325.
- 50) P. Haverkorn van Rijsewijk, Willem van de Velde de Oude ..., Oud Holland 1898, S. 77 f.- H.P. Baard, Willem van de Velde de Oude, Willem van de Velde de Jonge, Amsterdam 1942 (Palet Serie), S. 36.
- 51) P. Haverkorn van Rijsewijk, Oud Holland 1898, S. 75 f.- Bredius, K.-Inv. I, 1915, S. 356.
- 52) Abr. Bredius, De Schilder Johannes van de Cappelle, Oud Holland 1892, S. 26 ff. und S. 133 ff.
- 53) Abr. Bredius, Oud Holland 1892, S. 31 ff. - W.R. Valentiner, Jan van de Cappelle, Art Quarterly IV, 1941, S. 272 ff.
- 54) A. Houbraken, a.a.O., 2. Aufl., II, S. 326. - Vgl. dazu C. Hofstede de Groot, Arnold Houbraken und seine Groote Schouburgh, Den Haag 1893, S. 420 f.
Das Cornelia de Vlieger gewidmete Gedicht findet sich in Frederik Verloos "d' Amstelsche Zang-goddin", Amsterdam by Jac. Vinkkel, 1660, am Schluß der "Toe-eigenenden Vaerzen".
- 55) Frederik Verloos, a.a.O., Grabschrift am Schluß der "Toeeigenenden Vaerzen".

- 56) A. Houbraken, a.a.O., 2. Aufl., II, S. 326. -
Vgl. dazu: De Werken van Vondel hg. von J.F.M.
Sterck, Amsterdam 1929, II (1620-1627), S. 311.
- 57) Über die Entwicklung der Architektur des Dreimasters
siehe Anm. 62.

F.C. Willis (a.a.O., S. 46) schreibt das Seestück
de Vlieger ohne zwingende Begründung ab. Er beruft
sich auf C. Hofstede de Groot, der in einer vom
RKD bewahrten handschriftl. Notiz lediglich bemerkt:
"Het water is niet zeer karakteristiek, maar de sche-
pen rechts, de horizon en de lucht wel." Zweifel an
der Autorschaft de Vliegers lassen sich mit den Wor-
ten G.F. Waagens (Die Gemäldegalerie in der kaiser-
lichen Eremitage zu St. Petersburg, München 1864,
S. 251) zurückweisen: "Die Härte der Formen, die
Kälte der Farben erklären sich in diesem Bilde durch
das für ihn frühe Datum."
- 58) Die Farbbeschreibung verdanke ich einer briefl. Mit-
teilung Helene Fechners: "Der einzige farbige Ak-
zent in diesem in grauen Tönen gemalten Bilde ist
die dreifarbige holländische Fahne."
- 59) Die Bildtitel sind dem Gemälderegister aus Jan van
de Cappelles Nachlaßinventar vom 4. Januar 1680 ent-
nommen. - Abr. Bredius, Oud Holland 1892, S. 31 ff.
- 60) Die "kaag" ist im 17. Jahrhundert das verbreitetste
holländische Binnenschiff. Sie diente in erster Li-
nie dem Passagierverkehr (veerkaag), dann der Fracht-
beförderung und seltener der Binnenfischerei. Ein
Merkmal des Bootes ist die breite und flache Wasser-
lage sowie der etwa im Winkel von 45° abgeschrägte
Vordersteven. Die Besegelung besteht aus einem Klü-
ver (dreieckiges Vorsegel) und dem Sprietsegel, das
am mobilen Sprietmast aufgezogen wird. Man unterschei-
det mehrere Typen des Fahrzeugs. Am häufigsten ver-
kehrten die Leidener und Rotterdamer Ka(a)gen.
Die sogenannte Leidener, die zwischen Leiden und
Amsterdam segelnde Kaag ist von de Vlieger in der
Heemsteder Marine geschildert; sie ist kleiner und
schmäler und zeigt, von der Breitseite gesehen, eine
spitzere Bugpartie als die sogenannte Rotterdamer
Kaag, deren Gestalt de Vlieger seinen Einmastern
fast ausschließlich verleiht (bsw. Verz.Nr. 15). -
E.W. Petrejus, Binnenschepen, Bussum 1964, S. 20 ff.
und G.C.E. Crone, Nederlandsche Jachten, Binnensche-
pen, Visschersvaartuigen en daarmee verwante kleine
Zeeschepen, 1650-1900, Amsterdam/New York 1926,
S. 52 ff.

- 61) Die "pink" ist im 17. Jahrhundert das typische Fischerboot der küstennahen Gewässer und läßt sich beinahe in allen Standlandschaften der holländischen Marinemalerei nachweisen. Das im Gegensatz zur Kaag nicht auf Geschwindigkeit, sondern auf Fassungsvermögen und Seetüchtigkeit konstruierte Fahrzeug ist mit zwei Masten ausgerüstet, an denen Rahsegel (viereckige Segel) gesetzt werden.
- 62) Die "pinas" (lateinisch: pinacea = pijnhouten schip) ist das große Handels- und Kriegsschiff des ausgehenden 16. und des 17. Jahrhunderts. Gebräuchlich sind auch die Bezeichnungen "spiegelschip" und "fregat-schip", wobei im 17. Jahrhundert unter dem Namen Fregatte die Funktion des Fahrzeugs als Kriegsschiff verstanden wurde.

Eine Vorstellung von der in der Mitte der 20er Jahre erreichten Entwicklungsstufe vermittelt das 1627 datierte Modell einer Pinas in Zierickzee (Ausstellung: Hollands Glorie, Delft 1955, Nr. 275). Grundgerüst der Takelage bilden drei (seltener vier) Masten und das in Verlängerung des Vorderstevens geführte Bugspriet. Weiteres Kennzeichen dieses langgestreckten Schiffs ist der hoch aus dem Wasser ragende, vorerst wenig Tiefe einnehmende und von offener Galerie umgebene Achterbau sowie der abgeflachte Heckspiegel (deshalb auch Spiegelschiff).

Gegenüber dem Modell offenbaren die Liechtenstein-Fahrzeuge besonders in Takelung und Besegelung Unterschiede. So schildert de Vlieger nicht den am äußersten Ende des Bugspriets aufragenden, ein Rahsegel führenden Mast (de bovenblinde). Er kennt auch nicht die Verlängerung der Masten um jeweils eine dritte Stenge. Am Fockmast kann kein "bovenmarszeil", am Hauptmast kein "grootbovenmarszeil" und am Kreuzmast kein "kruiszeil" gesetzt werden. Das Übereinander der Segelflächen ist gegenüber dem Modell um jeweils eine Stufe reduziert. Was Takelung und Besegelung anbelangt, gehören die Kriegsschiffe der Liechtenstein-Marine einer bereits überholten Entwicklung an. Es ist merkwürdig, daß de Vlieger auf die vom Modell dokumentierten Neuerungen, die die Geschwindigkeit und Manövrierfähigkeit der Pinassen erheblich verbesserten und im Verlauf der 20er Jahre allgemein zur Segelausrüstung gehörten, nicht eingegangen ist.

Der in der 1624 datierten Leningrader Marine rechts im Mittelgrund fahrenden Dreimaster zeigt den Liechtenstein-Pinassen vergleichbar altertümliche Takelung und Besegelung, besitzt jedoch eine bereits geschlossene Heckgalerie, und das bedeutet - sogar gegenüber dem Modell - einen wesentlichen Fortschritt. Infolge der Einbeziehung der Galerie in den Schiffskörper ist

im Ansatz der Wandel zu einer im Achterteil bauchigeren, gedrungeneren Bauform eingeleitet. De Vliegers in der ersten Hälfte der 30er Jahre geschilderten Dreimaster, etwa der rechts im Hintergrund befindliche Segler in der Deichlandschaft von 1631 in der Sammlung W. Reinecke oder das Fahrzeug gleichen Typs im Hintergrund der 'Rotterdamer "veerkaag" auf der Maas' von 1634 (Verz. Nr. 15), zeigen diese Entwicklung bereits abgeschlossen. Man darf folgern, daß Dreimaster mit hoch und schmal aus dem Wasser ragender Heckpartie auf Seestücke der 20er Jahre beschränkt bleiben und daß für diesen Zeitraum der Wechsel von offener zu geschlossener Galerie eine Datierungshilfe gibt. Mit dem Blick auf de Vliegers gesamtes Werk kann gesagt werden, daß einmal beobachtete Neuerungen in der Schiffsarchitektur nicht wieder aufgegeben werden. Gerade die Marinemaler werden es sich nicht haben leisten können, dem Käufer und Auftraggeber nicht immer wieder neue Bildbelege vom jeweiligen Stand der holländischen Schiffsbaukunst zu vermitteln.

Vgl. dazu J. Philipp van der Kellen, *Nederlandsche Zeeschepen ...*, Leiden 1913, S. 10 ff. und E. van Konijnenberg, *De Scheepsbouw ...*, Brüssel o.J., I, S. 46 ff.

- 63) Wird die Nationalitätenflagge (oder die Flagge der Admiralität) am Fockmast geführt, befiehlt ein Vizeadmiral das Schiff. Die Admiralsflagge weht vom Großtopp und die des Konteradmirals (schout-bij-nacht) vom Besan (Kreuzmast).
Vgl. dazu F.L. Diekerhoff, *De oorlogsvloot in de zeventiende eeuw*, Bussum 1967, S. 31.
- 64) S. Anm. 62.
- 65) Staatliche Museen, Gemäldegalerie, Berlin(West);
Bezeichnet links unten: P v Santvoort 1625.
Holz 30 x 37 cm.
Kat. 1966, S. 106 (Kat. 1931, Nr. 1985).
- 66) W. Stechow, *Dutch Landscape Painting ...*, London 1966, S. 24.
- 67) Braunschweig, Herzog Anton Ulrich-Museum.
Bezeichnet und 1626 datiert. Kat. 1969, Nr. 338.
- 68) Porcellis' Stil um 1620 veranschaulichen die beiden Marinen der ehemaligen Sammlg. P. Semeonoff in Leningrad; nicht im Kat. der Sammlg. von 1906; beide auf Holz und 30 x 40 cm messend - vermutlich Gegenstücke; nicht signiert, das Seestück mit dem links hinten befindlichen Dreimaster jedoch 1620 datiert. Eine ähnlich frühe Stilstufe zeigen die auf der Flagge des vorderen Einmasters J P monogrammierte Marine

- der Sammlg. B. Ingram in London (Holz, 16 x 30 cm; ausgestellt: Maritime Museum Rotterdam, 1950, Nr. 32) und die 'Stürmische See mit Schiffbruch' in der Budapestester Galerie (Kat. 1968, I, S. 555, Nr. 270; vgl. dazu Abr. Bredius, Jan Porcellis, II, Oud Holland 1906, S. 135, Nr. 2)
- 69) Abr. Bredius, Johannes Porcellis, I, Oud Holland 1905, S. 70.
- 70) P. Haverkorn van Rijsewijk, Jan Porcellis, Onze Kunst 1906, I, S. 190.
- 71) Geraard van Spaan, Beschrijvinge der Stad Rotterdam, 2. Aufl. 1713, S. 421.
- 72) A. Houbraken, a.a.O., 2. Aufl., I, S. 213.
- 73) "Gerade das Gegenteil tun, ist auch eine Nachahmung, und die Definition der Nachahmung müßte von Rechts wegen beides unter sich begreifen." - Lichtenbergs Werke, herausgegeben von R.K. Goldschmit, 1924, S. 155.
Eine Auseinandersetzung Porcellis' mit Arbeiten Vrooms wird man kunsthistorisch kaum belegen können.
- 74) Dessau, Amalienstift. Bezeichnet: J P 1624.
Holz 33 x 56 cm. Kat. 1929, Nr. 75; Inv.Nr. 169.
Stockholm, Sammlg. Hallwyl. Bezeichnet: J P.
Holz 35 x 67 cm. Kat. 1930, XXXII, Nr. B 78.
- 75) Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum, Amsterdam. Bezeichnet und 1614 datiert.
Leinwand 115 x 240 cm. Jaarverslag Scheepvaart Museum, Amsterdam 1916/17, S. 33.
Sammlg. Jhr. Martini Buys, Rotterdam.
Bezeichnet: Vroom. Leinwand: 103 x 103 cm.
Ausgestellt: Museum Boymans, Rotterdam 1945/46, Nr. 71.
- 76) Wien, Kunsthistorisches Museum, Kat. 1958, II, Nr. 58.
- 77) Die Bedeutung der Vordergrundszone - Walfisch und Tonne - von L. Burchard erkannt, der sich auf Zedlers "Großes vollständiges Universal-Lexikon aller Wissenschaften und Künste", 1732-1750, beruft: "Wenn der Walfisch mit einer ihm vorgeworffenen Tonne spielt und dem Schiffe Zeit giebt, zu entfliehen, ist es ein Bild eines, der um eitler nichtiger Dinge willen sein wahres Wohl versäumt."
Zitiert nach G. Glück, Bruegels Gemälde, Wien 1932, S. 94. - Vgl. auch G.G. Stridbeck, Bruegelstudien, Stockholm 1956, S. 230 ff.

- 78) R. van Bastelaer, Les Estampes de Peter Bruegel l'Ancien, Brüssel 1908, Nr. 107.
- 79) Van Bastelaer Nr. 99-103.
- 80) Rom, Galleria Doria-Pamphilj. Holz 41 x 70 cm. Kat. 1923, Nr. 238.
- 81) Van Bastelaer Nr. 96.
- 82) Text S. 5; Anm. 32.
- 83) F.C. Willis, a.a.O., S. 15.
- 84) Haarlem, Frans-Hals-Museum. Holz 34,5 x 56,6 cm. Kat. 1924, Nr. 3.
- 85) Stocholm, Sammlg. Hallwyl. Bezeichnet: C C Wou. Holz 54,5 x 87 cm.
Sammlg. J.F. Ireland, Amsterdam 1960.
Bezeichnet: C C Wou. Holz 54,5 x 87 cm.
Budapest, Museum der bildenden Künste.
Bezeichnet: C C Wou. Holz 66,3 x 115 cm.
Kat. 1968, I, S. 776/77, Nr. 62.8.
- 86) Sammlg. C.B. Hagedorn, New York. Bezeichnet: C VB. Holz 19,7 x 25 cm. Ausgestellt: Detroit 1942, Nr. 19; Abb. 2.
- 87) Amsterdam, Rijksmuseum. Holz 38 x 106,5 cm. Kat. 1960, Nr. 881-B1.
Dieser Arbeit eng verwandt ist van Eertvelts Jonasdarstellung der Versteigerung München (Helbing), 24.11.1911, Nr. 1. - Ikonographischer Index Nr. 71 L 41.
- 88) Die Farbbeschreibung verdanke ich einer briefl. Mitteilung Dr. Wilhelms aus Vaduz.
- 89) Hendrick C. Vroom: Amsterdam, Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum. Bezeichnet und 1614 datiert. Leinwand 115 x 240 cm.
Cornelis Verbeeck: Kunsthandel G. Cramer, Den Haag 1964 (aus der Sammlg. Bruce Ingram, London).
Bezeichnet: C VB. Holz 35 x 55,5 cm. Ausgestellt: Dordrecht 1964, Nr. 90; Abb. 7.
- 90) Riga, Museum. Bezeichnet J.P. Holz 57 x 82 cm. Kat. 1906, Nr. 141; Inv.Nr. 38.
Prager Kunsthandel, 1933, Bezeichnet J P Holz 47 x 79 cm.
Sammlg. P. Semeonoff, St. Petersburg.
Holz 30 x 48 cm. Nicht im Kat. 1906; vermutl. 1913 in die Sammlg. gekommen. - Vgl. dazu Anm. 68.

- 91) Die einzige mir bekannte gemalte Strandlandschaft Porcellis' ist das Bild von 1631 im Haager Mauritshuis (1964 über Kunsthandel G. Cramer aus der Sammlg. Bruce Ingram, London, erworben). Die Arbeit schildert das Land nicht in Seitenansicht, sondern vermittelt einen frontalen Blick von der Höhe der Dünen auf das stürmische Meer. Porcellis' Gemälde der ehemaligen Sammlg. L. Laporte, Linden (bei Hannover), zeigt das Land zwar in sich zur Tiefe buchtender Seitenansicht, ist jedoch nicht als Strand- oder Dünenbild, sondern ähnlich Adam Willaerts' Arbeiten als felsige Küstenlandschaft zu werten. - Vgl. dazu P. Haverkorn van Rijsewijk, Onze Kunst 1906, I, S. 193 m. Abb.
- 92) P. Haverkorn van Rijsewijk, Onze Kunst 1906, II, S. 64 f. und F.C. Willis, a.a.O., S. 39.
- 93) Berlin(West); Staatliche Museen, Kupferstichkabinett. Kat. d. ndl. Zeichnungen 1930, S. 213, I, Nr. 5305.
Feder in Braun, getuscht. - 91 x 279 mm.
- 94) Amsterdam, Rijksmuseum; Prentenkabinet. Inv.-Nr. A 2758. Kreide in Schwarz. - 138 x 204 mm.
- 95) München Staatliche Graphische Sammlung.
Inv.Nr. 19508. - In dem in Vorbereitung befindlichen Katalog der niederländischen Zeichnungen wird diese Arbeit fälschlich de Vlieger zugeschrieben werden.
- 96) Sammlg. W. Bernt, München. - Nahezu identisch mit dem Blatt in der Münchener Graphischen Sammlung.
Briefl.Mitteilung von Dr. W. Bernt: "Lavierte Pinselzeichnung in grauen Tönen. - 92 x 175 mm.
- 97) W. Stechow, Dutch Landscape Painting ..., S. 101 ff.
- 98) Sammlg. J. van Duivendijk, Scheveningen, 1963.
Holz 38 x 63 cm. Bezeichnet unten links: Vroom 1623.
Vrooms Gemälde bezeichnet eine wesentlich fortgeschrittenere Entwicklungsstufe als Jan van Goyens gleichfalls 1623 datierte felsige Strandlandschaft (HdG. 1118c; W. Stechow, Dutch Landscape Painting..., S. 102, Abb. 200).
- 99) Leipzig, Museum der bildenden Künste. Bezeichnet: v G 1632. Holz 29,5 x 42,8 cm. HdG. 235.
- 100) S. Muller, De Utrechtsche Archieven I, S. 174.
- 101) A. Houbraken, a.a.O., 2. Aufl., I, S. 60.

- 102) Kunsthandel Slatter, London 1949, Nr. 27.
Bezeichnet: Willaerts 1614. Holz 64,7 x 85 cm.
Eine diesem Bild eng verwandte Darstellung vermutlich des gleichen Gegenstandes bewahrt das Amsterdamer Historisch Scheepvaart Museum (W. Stechow, Dutch Landscape Painting..., S. 102, Abb. 199).
- 103) Nürnberger Privatsammlung, 1960. Bezeichnet.
Holz 18,5 x 32 cm.
- 104) Brüssel, Königl. Museum der schönen Künste.
Bezeichnet und 1622 datiert. Holz 63 x 105 cm.
Kat. 1949, Nr. 27.
- 105) Kopenhagen, Statens Museum for Kunst.
Holz 26 x 35 cm. Kat. 1951, Nr. 645.
K. Erasmus, Roelant Savery, Diss., Halle 1908, S. 72, Nr. 32.
Kunsthandel A. Nystadt, Lochem 1945.
Bezeichnet und 1618 datiert.
Holz; die Maße sind mir nicht bekannt.
Nicht bei Erasmus.
- 106) Amsterdam, Rijksmuseum. Holz 46,3 x 65 cm. Kat. 1960, Nr. 1641 A 3.
- 107) Hamburg, Kunsthalle. Bezeichnet und 1620 datiert.
Holz 68 x 154,5 cm. Kat. 1956, Nr. 336.
Dresden, Gemäldegalerie. Bezeichnet und 1620 datiert.
Holz 62 x 104 cm. Kat. 1930, Nr. 936.
- 108) E. Haverkamp Begemann, Willem Buytewech, Amsterdam 1959, S. 3 ff.
- 109) Haverkamp Begemann, S. 197, CP 34.
- 110) Jakob Cats, 's Werelts Begin, Midden, Eynde, Besloten in den Trou-Ringh, met den Proef: steen van den selven, Dordrecht 1637.
Hier benutzt die 1712 in Amsterdam erschiedene Ausgabe. Der Stich Adriaen J. Mathams nach de Vliet im dritten Teil des "Proefsteen van den Trou-Ringh" auf S. 177.
- 111) Haverkamp Begemann, S. 183, CP 2.
- 112) Über die formale Struktur der Gesellschaftsbilder s. Jan S. Kunstreich, Der geistreiche Willem, Kiel 1959, S. 95 ff.
- 113) Haverkamp Begemann, S. 173-177, vG. 21-30.
- 114) Jan S. Kunstreich, a.a.O., S. 103 f.

- 115) München, Alte Pinakothek. Bezeichnet und 1629 datiert. Holz 18,5 x 24,5 cm. Kat. 1958, Nr. 5742.
- 116) W. Stechow, Dutch Landscape Painting..., S. 113.
- 117) Leiden, Lakenhal. Bezeichnet: I PORCEL 1629.
Holz; die Maße sind mir nicht bekannt.
Nicht im Kat. 1949 (1951 erworben).
- 118) Die Begriffe des "Haptischen" und des "Optischen" zur Unterscheidung von "Körperraum" und "Freiraum" von Alois Riegl in die Kunstgeschichte eingeführt. - Vgl. dazu Hans Jantzen, Über den kunstgeschichtlichen Raumbegriff, Sitzungsberichte der Bayerischen Akademie der Wissenschaft, Philosophisch-historische Abteilung, 1938, Heft 5. - Vgl. auch die Kritik Kurt Badts, Raumphantasien und Raumillusionen, Köln 1963, S. 27-68, bes. S. 41 ff.
- 119) Berlin(West), Staatliche Museen, Kupferstichkabinett. Bezeichnet: S D VL (VL ligiert).
Schwarze Kreide auf braunem Papier. - 157 x 279 mm.
Kat. d. ndl. Z. 1931, Nr. 121888.
- 120) Text S. 27, Anm. 91.
- 121) W. Stechow, Dutch Landscape Painting ..., S. 113/114.
- 122) Ich glaube nicht an das frühe Datum 1622 auf dem 'Fischerhafen' der Sammlg. H. Weijers in Tilburg (Holz 38 x 58,5 cm). Die Jahreszahl ist vermutlich falsch gelesen oder falsch rekonstruiert. Im Katalog der Ausstellung Eindhoven 1938, Nr. 70, ist die Bezeichnung als "Ian Porcellis 16.." angegeben. Ähnlich der Münchener 'Stürmischen See' von 1629 ist die Landschaft durch ein gemaltes Rahmengeviert beobachtet. Vielleicht ist das ein Datierungsanhalt. Wie leicht können auch bei der holländischen Zahlenschreibweise aus 1629 die Ziffern 1622 gelesen werden, da die Ziffer 2 oft in nach unten gezogenem Querstrich geführt ist. Im übrigen ist die ruhige See nicht nur um ihrer selbst willen geschildert, sondern fungiert als Schauplatz für ankernde Fahrzeuge, die Wiedergabe von Bauarbeiten an einer Landungsbrücke und für einen das Wasser rechts bis zur Mitte des Horizonts buchtend umfängenden Dünengürtel.
- 123) Greenwich, National Maritime Museum. Bezeichnet: J P.
Leinwand 50,8 x 64,7 cm.
1962 mit der Sammlg. E.C. Palmer erworben.

Der frontale Anblick des Wassers und die Anlage der Einmaster erinnert an Jacques de Gheyns Federzeichnung von 1602 im Frankfurter Städelschen Kunstinstitut (Kat. 1911, Nr. 8). - J.Q. van Regteren Altena, The Drawings of Jacques de Gheyn, Amsterdam 1936, S.90.

- 124) F.C. Willis, a.a.O., S. 41.
- 125) Die von W. von Bode (Die Großherzogliche Gemäldesammlung im Augusteum zu Oldenburg, Wien 1888, S. 50) und F.C. Willis ermittelten Gemälde Julius Porcellis' sind zwar bis heute unbestritten, jedoch ist ihre Zahl - einschließlich neuerer Zuschreibungen - so gering, daß kaum verlässliche Angaben zum Stil des Malers zu machen sind. Ein Vergleich mit Arbeiten de Vliegers offenbart nur allgemeine Bezüge. Sie lassen sich aus der beiden Künstlern gemeinsamen Orientierung am Schaffen Jan Porcellis' erklären.
- 126) G.F. Waagen, Handbuch der dt. und nld. Malerschulen, Stuttgart 1862, II, S. 226. - W. von Bode, Meister der holl. und fläm. Malerschulen, 9. Aufl., Leipzig 1958, S. 328 f.
- 127) Versteigerung in Leiden, 26. August 1788, Nr. 158. - Fiches, RKD, Den Haag.
- 128) J.W. Wijn, Krijgsbedrijven onder Frederik Hendrik, in: Algemeene Geschiedenis der Nederlanden, Deel VI, Utrecht 1953, S. 261 f.
- 129) Zur Datierung s. Text S. 43 ff. Das Bamberger Seestück zeigt in der Ausbildung von Licht und Schatten ähnlich sachbezogene Härte wie die 1637 entstandene Darstellung Christi im Seesturm der Göttingener Gemäldesammlung (Verz. Nr. 1).
- 130) S. Text S. 24 f.
- 131) Anm. 90.
- 132) F.C. Willis, a.a.O., S. 45 f. - W. von Bode, Die Meister der holl. und fläm. Malerschulen, S. 329. - J. Rosenberg, The Wreckers by Simon de Vlieger, Fogg Art Museum, Harvard University, Annual Report 1953/54, S. 8.
- 133) Kunsthandel F. Enneking, Amsterdam.
Bezeichnet: I P 1625. Holz 32 x 43,5 cm.
Ausgestellt: Dordrecht 1964, Nr. 62.
- 134) Anm. 60.
- 135) Boston, Isabella Stewart Gardner Museum.
Bezeichnet: Rembrandt f. 1933. Leinwand 159,5 x 127,5cm.
Bredius 547.
- 136) E. Waldmann, Simon de Vlieger und Rembrandt, Kunstchronik, N.F. XVII, 1906, S. 404 ff.

- 137) F. Lugt, Rembrandt, Amsterdam 1952, in: Actes du XVII^{me} Congrès international d'Histoire de l'Art, Den Haag 1955, S. 74.
- 138) Die nach Vorlagen M. de Vos' gestochene Folge "Vita Christi" umfaßt 12 Blätter. Die hochformatige Darstellung Christi im Seesturm, 193 x 141 mm, zeigt unbeschnitten oben am Rand die Aufschrift: VIII. Als Stecher ist Adriaen Collaert und als Verleger J. Sadelers genannt (Von Hollstein nicht unter Adr. Collaert aufgeführt).
- 139) Der breitformatige Stich mit der Darstellung Christi im Seesturm, 190 x 223 mm, ist Nr. 19 der 51 Blätter umfassenden Serie: "Vita, Passio et Resurrectio Jesu Christi, varijs Iconibus à celeberrimo pictore Martino de Vos expressa, ...". Als Stecher ist Corn. Galle und als Verleger Adr. Collaert genannt. - Vgl. Hollstein IV, S. 202, Nr. 65-115.
- 140) Eine ausführliche Untersuchung der Schlachten vor Dünkirchen und Downs gibt P. Haverkorn van Rijsewijk, Willem van de Velde de Oude, Oud Holland 1898, S. 70 ff.
- 141) F. Muller, Beschrijvende Catalogus van 7000 Portretten..., Amsterdam 1853, Nr. 5437. - Hollstein, V, S. 121, Nr. 159.
- 142) P. Haverkorn van Rijsewijk vermutet (Oud Holland 1898, S. 72), daß Willem van de Velde als Beobachter an den Gefechten teilgenommen hat. Für die Seeschlacht bei Ter Heide im August 1653 ist urkundlich belegt, daß van de Velde der Ältere auf seiner "galjoot" als Augenzeuge an den Kämpfen teilgenommen hat. - Vgl. H.P. Baard, a.a.O., S. 26 f.
- 143) Die oval um das Brustbild Tromps geführte Rankeneinfassung trägt die Schrift: "M.H. TROMP L'ADMIRAL VAN HOLLANDT EN WEST-VRIESLANDT. AT.42. A° 1640".
- 144) Die Aemilia, nach Amalia von Solms, der Gattin des Statthalters Friedrich Heinrich, genannt, war ein Zweidecker der "Admiraliteit van de Maas" (Rotterdam). Sie wurde 1632 oder 1634 gebaut, besaß 57 Kanonen und diente in den Jahren 1637 bis 1647 unter dem Kommando Tromps als Flaggschiff der Flotte der Staaten. Im Juli 1647 wurde der Segler auf Anraten Tromps außer Dienst gestellt: "Aemilia te oud en onbekwaam om zee te bouwen", und nach Frankreich verkauft. Frdl. Mitteilung Direktor G.A. Cox, Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum, Amsterdam. Ein Stich mit der Darstellung der Aemilia wurde von Jacob Savery herausgegeben; vgl. J. Ph. van der Kellen, Nederlandse Zeeschepen..., Leiden 1913, Nr. VIII.

- 145) G. Hoet, a.a.O., II, S. 166, Nr. 85.
- 146) Die Klärung der strategischen Bedeutung Brielles im 17. Jahrhundert verdanke ich Drs. J.R. Bruijn aus Leiden.
- 147) C. Wiskerke, De scheepvaartwegen van Rotterdam naar zee, Rotterdam 1948, S. 66.
- 148) J.E. Elias, Schetsen uit de geschiedenis van ons Zeewezen: 1568-1652, 's-Gravenhage 1916, S. 133 ff.
- 149) Clement de Ris.
- 150) Fiches, RKD, Den Haag.
- 151) Briefl. Mitteilung Frau Dr. I. Linnik, Staatliche "Eremitage", Leningrad.
- 152) Fiches, RKD, Den Haag.
- 153) Diesen Hinweis verdanke ich Drs. J.R. Bruijn aus Leiden.
- 154) J. Eysten, Het leven van Prins Willem II, Amsterdam 1916, S. 63 u. 65.
- 155) Die "statenjacht" zeigt langgestreckten Rumpf- sie besitzt ein Bugspriet mit Klüverbaum sowie einen flachen, reich verzierten Heckspiegel und führt nur einen Mast, an dem ein Spriet- oder Gaffelsegel gesetzt werden kann.
Das Boot stand keinen Privatleuten, sondern in der Regel den Oranieren und offiziellen Stellen des Landes als Repräsentationsfahrzeug zur Verfügung. - Vgl. dazu G.C.E. Crone, Nederlandsche Jachten, Binnenschepen, Visschersvaartuigen..., Amsterdam/New York 1926, S. 93 f. u. 104 ff.
- 156) W. von Bode, Die Meister d. holl. u. fläm. Malerschulen, 9. Aufl., S. 330.
- 157) Das "wijsdchip" ist im 17. Jahrhundert eines der größten holländischen Binnenfahrzeuge. Es diente dem Passagierverkehr in meeres- oder küstennahen Gewässern und ist im Gegensatz zur Kaag (s. Anm. 60) seetüchtig. Der Schiffstyp ist leicht mit dem "smalschip" zu verwechseln. Unterschiede bestehen lediglich in der Funktion - "smalschepen" beförderten in erster Linie Fracht -, und in den Größenabmessungen. Cornelis von Yk führt aus, daß ein "smalschip" so proportioniert war, daß es "door de stad Gouda kon worden gelaten", dagegen war ein "wijsdchip" so groß, daß es "daar buitenom gevoerd moest worden" (De Nederlandsche Scheepsbouw-konst open gestelt, Amsterdam 1697, S. 308).

Als Merkmal zur Unterscheidung von den übrigen holländischen Binnenfahrzeugen zeigen die "wijd- und smalschepen" ein an einer Rahe geführtes Topsegel. Bemerkenswert an de Vliegers Schiffsdarstellung ist das gaffelgesetzte Hauptsegel. Gaffelsegel gehören erst gegen Ende der 40er Jahre zur allgemeinen Ausstattung der Binnenfahrzeuge - ein Umstand, der bezeugt, wie schnell de Vlieger auf Neuerungen im Schiffsbau eingegangen ist. - Vgl. dazu E.W. Petrejus, a.a.O., S. 16 ff.

- 158) Ich vermute, daß de Vlieger in dem Segler ein bestimmtes Kriegsschiff porträtiert hat. Am Heckspiegel scheint das Wappen der Stadt Amsterdam angebracht.

- 159) Die "fluit" wurde vom Hoornier Schiffsarchitekten P. de Lionne entworfen und 1595 zum ersten Mal auf Kiel gelegt. Es ist ein Dreimastfahrzeug, das in Takelung und Besegelung den Pinassen (s. Anm. 62) entspricht. Kennzeichnend ist der runde Achterbau sowie die oben stark eingezogene Bordwand; der Rumpf zeigt dadurch bauchige Gestalt. Für das 17. u. 18. Jahrhundert ist die Fluit das ideale Frachtschiff. Sie diente besonders dem Holztransport aus skandinavischen Ländern und dem Walfang.

- 160) Joost van den Vondels "Het Lof der Zee-Vaart" erschienen im: Zeespiegel, Inhoudende Een Korte Onderwysinghe inde Konst der Zeevaart, En Beschryvinghe der See'n en Kusten..., vergadert en t'samen ghestelt Door Willem Jansz. Blaeuw, Tot Amsterdam, ghedruckt by Willem Jansz. Blaeuw, inde vergulde Sonne wyser. 1623.
 Hier zitiert nach: De Werken van Vondel, hg. von J.F.M. Sterck, Amsterdam 1629, II (1620-1627), Het Lof der Zee-Vaart, 75-79.

- 161) H. Jantzen, De ruimte in de hollandsche zeeschildering, Onze Kunst XVIII, 1910, S. 110. - F.C. Willis, a.a.O., S. 47. - W. von Bode, Malerschulen..., 9. Aufl., S. 329.

- 162) Staatliche Museen, Berlin(West). Holz 29 x 40 cm. Kat. 1966, S. 98, Nr. 1932. Bredius 445.

- 163) De Vliegers Auseinandersetzung mit dem holländischen Italianismus, vielleicht mit Pieter van Laer (W. von Bode, Malerschulen..., 9. Aufl., S. 328), kann hier nicht erörtert werden.

- 164) C. Hofstede de Groot, Beschreibendes u. kritisches Verzeichnis..., VI, 1915, S. 473 (Vorwort zum Rembrandt-Verzeichnis).

- 165) W. von Bode, Die Ausstellung von Gemälden älterer Meister im Berliner Privatbesitz, Jb. d. Pr. Kstslgen. IV, 1883, S. 205.
- 166) Von Hofstede de Groot als Aert van der Neer katalogisiert: HdG 590 - "Bild aus der Frühzeit".
- 167) Vgl. Text S. 45 f.
- 168) Ausstellung in Rotterdam, Museum Boymans-van Beuningen, 1942/43, Nr. 55.
Holz 30,5 x 47 cm.
Bezeichnet unten rechts: S DE VLIENER 1635.
- 169) Kunsthandel Galerie Sint Lucas, Den Haag, 1962.
Holz 30,5 x 47 cm. Monogrammiert: B P.
Foto im RKD, Den Haag.
- 170) F.J. van den Branden, Geschiedenis der Antwerpsche Schilderschool, Antwerpen 1883, III, S. 66 ff.
- 171) Das früheste mir bekannte Gemälde Bonaventuras mit ankernden Einmastern vor einer Bastion ist vielleicht schon 1629 entstanden (Holz, oval 34 x 54,5 cm; bezeichnet unten links auf einer Planke: B. Petri 16(2)9; Verst. Haworth u.a., London (Christie's), 21.11.1952, Nr. 111).
1632 ist der 'Seesturm' (ohne Schiffbruch) in der Prager National Galerie datiert (Inv.Nr. Do 4496; nicht im Katalog).
1633 malt Bonaventura die 'Ansicht von Brouwershaven' [Verst. in London (Christie's), 26.2.1937, Nr. 23].
- 172) Vgl. Text S. 60.
- 173) Brüssel, Kgl. Museum. Holz 23 x 38 cm.
Monogrammiert: B P. Kat. 1949, Nr. 351.
- 174) Museum in Kortrijk (Courtrai).
Leinwand 140 x 241 cm. Bezeichnet: B P 1645.
Kat. 1912, Nr. 44.
- 175) Krakau, Wawel Museum.
Leinwand 128 x 175,5 cm. Inv.Nr. 2393.
Iconograph. Klapper, Nr. 71L41, RKD, Den Haag.
Bril hat die Komposition vermutlich erstmals in dem Lünettenfresko der Scala Santa in Rom gestaltet (um 1589/90). Diese Arbeit fand in dem im Gegenseinn gefertigten Stich nach Brill Verbreitung. Neben dem Beispiel des Krakauer Wawel Museums bewahren nahezu identische Fassungen die Brüsseler Sammlung Delporte (ausgestellt: De Euw van Bruegel, Brüssel 1963, Nr. 44, Abb. 256) und die Casa d'Oro in Rom.

- 176) J. Rosenberg, *The Wreckers* by Simon de Vlieger, Fogg Art Museum, Harvard University, Annual Report 1953/54, S. 8.
- 177) S. Text S. 62 f.
- 178) S. Anm. 144.
- 179) Roemer Visschers Zinne-Poppen; Alle verciert met Rijmen, en sommige met Proze: Door zijn Dochter ANNA ROEMERS. T'AMSTERDAM By Willem Jansz. opt' water in de Sonne wyser, met privilegie voor vijf Jaren. (1614).
Das hier zitierte Emblem im: Het tweede Schock vande Sinnepoppen, LIV (S. 115).
- 180) Der Segler konnte bislang nicht identifiziert werden. Er trägt nicht nur das Wappen Rotterdams, sondern steht auch im Dienst der "Admiraliteit van de Maas", für deren Schiffe die breit aus dem Heckspiegel schwingende Galerie mit kleiner Turmbekrönung typisch ist. - Frdl. Mitteilung W. Voorbeytel Cannenburgs, Alt-Direktor des Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum, Amsterdam.
- 181) Zitiert nach: *De Werken van Vondel*, hg. von J.F.M. Sterck, Amsterdam 1929, II (1620-1627), *Het Lof der Zee-Vaert*, 131/32.
- 182) G. Hoet, a.a.O., II, S. 160, Nr. 53.
- 183) L. van Aitzema, *Saken van Staat en Oorlogh*, 's-Gravenhage 1669, III, S. 102 ff.
- 184) Matthijs Balen, *Beschryvinge der Stad Dordrecht*, Dordrecht 1677, II, S. 880 f.
- 185) Bei der Suche nach Belegen für einen eventuellen Aufenthalt Friedrich Heinrichs in Dordrecht half mir Drs. J.R. Bruijn aus Leiden.
- 186) Mit der in der zweiten Schaluppe im Heck befindlichen Person kann Lodewijk van Nassau-Beverweerd, ein unehelicher Sohn Friedrich Heinrichs gemeint sein. Er war Befehlshaber der in und vor Dordrecht liegenden Truppen und hatte das Heer nach Sas van Gent zu führen.
- 187) A. Houbraken, a.a.O., 1718 f. (1. Aufl.), III, S. 329.
- 188) S. Anm. 155.

- 189) Amsterdam, Rijksmuseum.
Holz 64 x 92,5 cm. Bezeichnet links unten: J V Capel
1650. HdG VII, 1918, S. 184, Nr. 17.

Vgl. zu diesem Bild: C.G. 'T Hooft, Onze vloot in de Schilderkunst, Feest-bundel Dr. Abr. Bredius, Amsterdam 1915, S. 103 ff. und G.C.E. Crone, a.a.O., S. 104 ff.

C.G. 'T Hooft identifiziert die im Heck der Schaluppe sitzende Person als Friedrich Heinrich. In dem in der Bootsmitte stehenden jungen Mann glaubt er, den Sohn Friedrich Heinrichs, den späteren Willem II. zu erkennen: "De combinatie van Frederik Hendrik en den lateren Willem II. scheen mij voor de hand te liggen en werkelijk vond ik bij aandachtiger beschouwing, dat de persoon, die de eereplaats inneemt opmerkelijk gelijkt op de latere portretten van onzen grooten stedendwinger en ook geen ander daar kan zijn, immers het door hem gedragen blauwe lint en een gouden draagpenning komen ook daarin overeen en duiden op teekenen van de orde van den houseband".

G.C.E. Crone stimmt der Deutung der Personen zu. Während 'T Hooft van de Cappelles Darstellung ganz richtig im Zusammenhang mit Kriegsunternehmungen Friedrich Heinrichs sieht, glaubt Crone an eine Illustration in Verbindung mit der Heirat Willems II. mit Maria, der Tochter Karls I. von England. In den Bemühungen, um eine Klärung des Bildinhalts bleibt die Vliegers Arbeit im Wiener Kunsthistorischen Museum ausgeschlossen. 'T Hooft schreibt das Gemälde sogar ohne Angabe von Gründen de Vlieger ab.

- 190) Antwerpen, Koninklijk Museum.
Holz 59,4 x 82,5 cm. Kat. 1948, Nr. 767.
HdG VII, S. 184, Nr. 18.
- 191) London, National Gallery.
Holz 85,5 x 114,5 cm. Bezeichnet: J V Capelle 1650.
Kat. 1960, Nr. 965. HdG VII, S. 187, Nr. 34.
- 192) Nicht mehr dieselbe Jacht wie in den Gemälden des Wiener Kunsthistorischen Museums und der Budapester Galerie ist dargestellt. In den Jahren 1646-1647 wird für Friedrich Heinrich eine größere und reicher ausgestattete Jacht gebaut. Der am 14. März 1647 gestorbene Prinz hat die Fertigstellung des Fahrzeugs nicht mehr erlebt. Für das Schnitzwerk an der Heckpartie war der Rotterdamer Pieter Verschuier (der Vater des Marinemalers Lieve Verschuier) verantwortlich (Obreen's Archief, II, S. 16). Die Gestalt des Schiffes ist in einer Zeichnung Willem van de Velde des Jüngeren überliefert (Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum; identifiziert von 'T Hooft, a.a.O., S. 115).

- 193) Amsterdam, Rijksmuseum.
Leinwand 179,5 x 316 cm. Bezeichnet: w v velde J 1686.
HdG VII, S. 5, Nr. 2.
- 194) Die Jahreszahl 1654 war nach dem von Haverkorn van Rijsewijk veröffentlichten Todesdatum de Vliegers Anlaß vieler Diskussionen. Die Lesart im neuen Schweriner Katalog "1634" ist unhaltbar. Dieser Zeitangabe widerspricht nicht nur der Stil des Bildes, sondern auch der Umstand, daß die Jahreszahl nun einmal nur als 1654 entziffert werden kann. Bei genauer Betrachtung von Signatur und Datum lassen sich leichte Unsicherheiten im Schriftbild beobachten. Sie stehen im Gegensatz zu der mit äußerster zeichnerischer Präzision gearbeiteten Landschaftsansicht. Daß die Bezeichnung einmal übergegangen und die Jahreszahl dabei irrtümlich verfälscht wurde, erscheint mir nicht ausgeschlossen.
- 195) Sammlung A.J. Robarts, London.
Holz 70 x 92 cm. Bezeichnet: J V Capel 1645.
HdG VII, S. 191, Nr. 50.
- 196) W. Stechow, a.a.O., S. 116 f.
- 197) Stockholm, National Museum.
Holz 55 x 70 cm. Bezeichnet: I V CAPEL 1649.
Kat. 1958, Nr. 562. HdG VII, S. 194, Nr. 70.
- 198) Hofstede de Groot (VII, S. 223, Nr. 159) katalogisiert eine Winterlandschaft, die 1644 datiert sein soll (Verst. in Amsterdam, 18.7.1786, Nr. 47). Das Kabinett der West-Berliner Staatl. Museen bewahrt eine gezeichnete Marine mit der unsicheren Jahreszahl 16(4)6 (Kat. d. ndl. Z. 1930, S. 107, Nr. 2406).

Vorläufiges Verzeichnis

der Seestücke, Strandlandschaften und Genrebilder de Vliegers

Die folgende Zusammenstellung gilt in erster Linie den im Text besprochenen Werken des Malers, bietet jedoch über diese Auswahl hinaus einen umfangreicheren Bestand an Bildern, von deren Eigenhändigkeit der Verfasser gleichfalls überzeugt ist. Ein erster Schritt auf dem Wege eines weiter zu vervollständigenden Werkverzeichnisses ist versucht worden (s. Einleitung, S. X f.). Eine systematische Gliederung des Kataloges, die ein Benutzen auch ohne den Text ermöglicht, erschien deshalb notwendig.

Die Bilder wurden sachbezogen nach Darstellungsgegenständen gruppiert. Innerhalb dieser Ordnung regelt sich ihre Reihenfolge nicht chronologisch, sondern - in der Art der Verzeichnisse C. Hofstede de Groots - alphabetisch nach Aufbewahrungsorten. Bildtitel, die in kapitalen Lettern hervortreten, kennzeichnen diejenigen Arbeiten, die dem Verfasser im Original bekannt geworden sind.

Christus im Seesturm	1 - 3
Seeschlachten und Ausschiffungen	
vornehmer Persönlichkeiten	4 - 9
Flottenverbände auf der Maas und einzelne Kriegsschiffe (Doppeldecker) in Heckansicht	10 - 14
Hochformate mit Einmaster im Vordergrund	15 - 16
Heringsfang	17 - 19
Schiffe auf leichtbewegtem oder bewegtem Wasser	20 - 39
Seegewitter	40 - 44
Schiffe im Seesturm	45
Havarierte Schiffe und Schiff- brüche im Seesturm	46 - 53
Anlegestellen oder Landungsbrücken	54 - 63
Bebautes Ufer (Bastionen und Stadtmauern)	64 - 68

Schiffe auf ruhigem Wasser (häufig mit flachen Uferstreifen oder Sandbänken)	69 - 79
Felsküsten bei ruhigem oder leichtbewegtem Wasser mit Schiffen	80 - 84
Strandlandschaften	85 - 104
Genrebilder	105 - 107

- 1 CHRISTUS MIT SEINEN JÜNGERN IM SEESTURM
Auf der Tonnenboje links bezeichnet:
S DE VLIEGER 1637.
Holz, 84,5 x 101 cm.
Text S. 50 ff.
Herkunft:
vermutl. Verst. Jan van Loon in Delft, 18.7.1736 Nr. 24
(fl. 42,-); vgl. G. Hoet, II, S. 390, Nr. 24: "Christus in
het schepje slapende, door de Vlieger" - "h. 2v10d.,
br. 3v9d." (ca. 82,4 x 108 cm).
Sammlg. Zschorn; vgl. Fiorillo S. 8, Nr. 9.
Gemäldegalerie der Universität Göttingen
Kat. 1926, Nr. 188.

- 2 CHRISTUS MIT SEINEN JÜNGERN IM SEESTURM
Leinwand, 130 x 189 cm.
Entstanden: um 1640; vgl. Text S. 52 ff.
Herkunft:
Sammlg. Wenzelsberg in Wien.
Gestochen von Jan Ossenbeeck (im Gegensinn), der, seit 1670
Hofmaler in Wien, das Gemälde in der Sammlg. Wenzelsberg
gesehen hat. Die Inschrift auf dem Stich lautet:
S. de fliger in: Della Gall:ria del mol:to ill:re Sig:re
Gio: de Wenzelsberg Cons: et Quartiermaist:ro di S:a M:ta
Ces:a. I. Ossenbeeck f. - Vgl. Hollstein, XIV, S. 207,
Nr. 30. Auf dem Stich links unten auf dem Faß: S DE VLIE.
Das Gemälde zeigt dort keine Spuren einer Bezeichnung.
Sammlg. Joseph Giani.
Aus dieser Sammlg. am 1.7.1782 erworben für das Stift
Melk, Bildersaal der Prälatur.

- 3 Christus mit seinen Jüngern im Seesturm
Bezeichnet rechts auf der Tonnenboje: S DE VLIEGER.
Leinwand, 118,5 x 167,5 cm.
Entstanden: Ende der 30er Jahre. Text S. 51 ff.
Ausgestellt: British Institution, London 1851, Nr. 20.
Sammlg. Earl of Plymouth, Oakly-Park (Shropshire).

- 4 SEESCHLACHT AUF DEM SLAAK
Schlacht zwischen den Holländern und Spaniern in der Nacht vom 12. auf den 13. September 1631 auf dem Slaak (Zeeland). Links auf einem Stück Holz bezeichnet und datiert:
S DE VLIEGER 1633
Leinwand, 104 x 179 cm.
Text S. 40 f.
Herkunft:
Verst. in Leiden, 26.7.1788 Nr. 158 (für fl. 105,- an den Kunsthändler Delfos); vgl. Fiches, R K D.
National Museum, Den Haag
Gelangte aus diesem 1808 an das
Rijksmuseum in Amsterdam
Kat. 1920, Nr. 2560; nicht im Kat. 1960.
- 5 AUSSCHIFFUNG DES PRINZEN FRIEDRICH HEINRICH
Links auf dem Ruder des Militärfahrzeugs bezeichnet:
S DE VLIEGER
Holz, 60 x 83 cm.
Entstanden: um 1650; vgl. Text S. 115 ff.
Herkunft:
Sammlg. Esterházy; Inventar Journal 1821, Nr. 1051.
Erworben 1871 mit der Sammlg. Esterházy für die Landesgalerie, später Museum der bildenden Künste in Budapest,
Kat. 1967, I, Nr. 314 (397).
- 6 AUSSCHIFFUNG DES PRINZEN FRIEDRICH HEINRICH
Links unten bezeichnet und datiert:
S DE VLIEGER / 1651
Holz, 88,9 x 122 cm.
Text S. 116 ff.
Herkunft:
Vermutl. Sammlg. Jacob Halfwassenaar, Den Haag;
vgl. G. Hoet, II, S. 466.
Founder's Bequest 1816 an das
Fitzwilliam Museum in Cambridge,
Kat. 1960, Nr. 105.
- 7 EINSCHIFFUNG VORNEHMER PERSÖNLICHKEITEN
Bezeichnet und datiert rechts unten auf einem Brett:
S DE VLIEGER 1654
Holz, 51,5 x 89 cm.
Entstanden: um 1652/53; vgl. Text S. 119 ff.
(Unsicherheiten im Schriftbild der Jahreszahl lassen vermuten, daß das Datum von anderer Hand übergangen und dabei irrtümlich zu einer posthumen Zeitangabe verändert wurde).
Erworben vor 1836 für das
Staatliche Museum in Schwerin,
Kat. 1882, Nr. 1086; Kat. 1962, Nr. 350 (Inv.Nr. 123).

- 8 AUSSCHIFFUNG DES PRINZEN FRIEDRICH EHINRICH
Bezeichnet und datiert links auf dem Ruderblatt:
S DE VLEGER 1649
Holz, 71 x 92 cm.
Text S. 106 ff., 122.
Ausgestellt: Museum Boymans in Rotterdam, 1945/46.
Herkunft:
Vermutl. Verst. Seger Tierens in Den Haag, 23.7.1743,
Nr. 142 (fl. 280,-); vgl. G. Hoet, II, S. 106: "h. 2v.3d.,
br. 2v11 een half d." (83,6 x 92,9 cm).
Vermutl. Verst. Hendrik van der Vught in Amsterdam, 27.4.
1745, Nr. 53 (fl. 136.10); vgl. G. Hoet, II, S. 160:
"br. 2v 11 en een half d., h. 2v3d"
Sammlg. Joh. Casp. Hofbauer in Wien, Kat. 1839, Nr. 153.-
Sammlg. Eyb in Wien, 1846. - Sammlg. Porges in Wien, 1847. -
K.K. Gemäldegalerie im Belvedere in Wien, Kat. 1886,
S. 318. -
Kunsthistorisches Museum in Wien,
Kat. 1958, II, Nr. 408 (Inv.Nr. 478).
- 9 AUSSCHIFFUNG VORNEHMER PERSÖNLICHKEITEN
Holz, 47,5 x 71,5 cm.
Entstanden: um 1650; vgl. Text S. 111 ff.
Herkunft:
Vermutl. Verst. Nicolas de Groote, Rotterdam, 6.6.1796;
vgl. Wurzbach, Künstler-Lexikon, Bd. 1, 1906, S. 620.
Erworben als Stiftung mit der Sammlg. des Grafen Anton
Lamberg-Sprinzenstein, Wien 1822.
Gemäldegalerie der Akademie der bildenden Künste in Wien,
Kat. 1927, Inv.Nr. 876, Taf. 151.
- 10 DIE "AEMILIA" AUF DER MAAS VOR DEN BRIEL
Bezeichnet links unten auf einem aus dem Wasser ragenden
Brett: S DE VLIEGER
Leinwand, 83 x 128 cm.
Entstanden: um 1640; vgl. Text S. 62 ff., 67 ff.
Ausgestellt: Museum "Het Prinsenhof" in Delft, 1955, Nr.230.
" " " " " 1962, Nr. 39.
Herkunft:
Vielleicht Verst. Cornelis van Dyck in Den Haag, 10.5.1713,
Nr. 85 (fl. 25,-); vgl. G. Hoet II, S. 166: "de vergade-
ring voor Brielle".
Vermutl. Verst. Josua van Belle in Rotterdam, 6.9.1730,
Nr. 100; vgl. G. Hoet I, S. 360: "Een stuk zynde het Ge-
zigt van den Briel" - "h. 2v.10d., br. 4v.2d.".
Vermutl. Versteigerung Thomas Schwencke in Den Haag,
6.10.1767, Nr. 71; vgl. G. Hoet: "Een graay Gezigt van het
Hoofd van den Briel" - "34 3/4 x 50 duimen".
Verst. Marzell van Nemes in München (H. Helbing u.a.),
16.6.1931, Nr. 63.
Verst. in Amsterdam (Mensing & Zn.) 5.-8.11.1940, Nr. 501.
Kunsthandel B. Houthakker in Amsterdam, 1941.
Während des zweiten Weltkrieges in Linz.
1949 erworben für das
Städtische Museum "Het Prinsenhof" in Delft.

- 11 KRIEGSSCHIFFE AUF DER MAAS VOR ROTTERDAM
Bezeichnet links auf der Flagge des Dreimasters:
S DE VLIEGER
Leinwand, 107 x 185 cm.
Entstanden: um 1652
Erworben in Holland 1763 für die Königliche Bildersammlung
in Kopenhagen (Foretegnelser over Wahls og Morell's Køb,
S. 131).
Kgl. Gemäldegalerie Kopenhagen, Kat. Spengler 1827, Nr. 399.
Statens Museum for Kunst in Kopenhagen,
Kat. 1951, Nr. 779.
- 12 Flottenzeremoniell auf der Maas vor Rotterdam
Vermutl. illustriert das Gemälde die festliche Abfahrt des
Prinzen Wilhelm von Oranien aus Hellevoetsluis am
10.7.1641.
Bezeichnet rechts am Bug eines Ruderbootes:
S DE VLIEGER
Leinwand, 161,5 x 257,2 cm.
Entstanden: um 1641/42; vgl. Text S. 65 ff.
Herkunft:
Vermutl. Verst. van Zaanen in Den Haag, 16.11.1767, Nr. 20:
"Een kapitaal Gezigt van de Maas op een der Poorten van de
stad Rotterdam mit veel schepen en Figuren". - "hoog 61,5 x
98 duimen".
Vermutl. Verst. L. van Heemskerk in Leiden, 2.8.1771, Nr. 13:
"Een Gezicht langs de Maas, met Oorlogsscheepen en andere
Vaartuigen, op den Voorgond het Oude Hooft te Rotterdam
alwaar eenige mensen Scheep gaan" - "op Doek, hoog 41 x 66
duim."
Staatliche "Eremitage" in Leningrad,
Kat. 1958, II, S. 162, Nr. 1033.
- 13 DIE "AEMILIA" UNTER VOLLEN SEGELN
Holz, 85 x 130 cm.
Entstanden: zweite Hälfte 40er Jahre; vgl. Text S. 101 ff.
Ausgestellt: Kunsthalle Bremen, Oktober 1904, Nr. 363.
Kunsthalle Bremen, Juni/Juli 1957, Nr.
Herkunft:
Sammlg. Lürman; handschriftl. Kat. o.J., Nr. 120: "Aus
Bargelmann's Sammlung".
Kunsthalle in Bremen,
Lfde. Nr. 561; Inv.Nr. 1949/5.
- 14 Doppeldecker mit dem Wappen der Stadt Rotterdam unter
vollen Segeln
Bezeichnet rechts unten auf einem Brett:
S DE VLIEGER.
Holz, 72,5 x 107 cm.
Entstanden: zweite Hälfte der 40er Jahre; vgl. Text S. 104 f.
Herkunft:
Sammlg. P. Semenoff in St. Petersburg, Kat. 1906, Nr. 560
Mit dieser 1915 in die
Staatliche "Eremitage" in Leningrad,
Kat. 1958, II, S. 162, Nr. 3246.

- 15 Rotterdamer "Veerkaag" auf der Maas.
Auf dem Ruderblatt des Einmasters bezeichnet und 1634 da-
tiert.
Holz, 49 x 70 cm.
Text S. 49 ff.
Herkunft:
Kunsthandel Heim in Paris, 1959.
Kunsthandel Thos. Agnew & Sons in London, 1961.
Kunsthandel P. de Boer in Amsterdam,
Sommer 1962, Kat. Nr. 69.
- 16 ROTTERDAMER "VEERKAAG" BEI STEIFER BRISE
Bezeichnet auf der Flagge am Mast des Fährbootes:
S DE VLIAGER
Leinwand, 84 x 81 cm.
Entstanden: um 1652/53.
Ausgestellt: Southampton, Art Gallery, 1949, Nr. 58.
Rotterdam, Maritime Museum, 1950, Nr. 59.
London, Royal Academy, 1951/53, Nr. 609.
Herkunft:
Verst. in London (Christhie's), 1.8.1935, Nr. 43.
Sammlg. E.C. Palmer in London (etwa 1948 erworben)
Mit dieser 1962 erworben für das
National Maritime Museum in Greenwich,
Inv.Nr. 62-52.
- 17 Heringsfang unter Begleitschutz eines Kriegsschiffes
Holz, 36 x 46 cm.
Entstanden: um 1650/51.
Verst. in Amsterdam (F. Muller & Cie.), 28.4.1908, Nr. 140.
- 18 HERINGSFANG UNTER BEGLEITSCHUTZ EINES KRIEGSSCHIFFES
Bezeichnet rechts von der Mitte auf der Heckflagge des
Fischerbootes: S DE VLIAGER
Holz, 70,2 x 123,8 cm.
Entstanden: um 1650/51.
Herkunft:
Sammlg. Baron Joh. Bapt. Freiherr von Puthon, Kat. 1840.
Kunsthandel G. Plach in Wien, 1853. - Sammlg. Graf Joh.
Pálffy in Preßburg (im Testament von 1912 erwähnt).
Museum der bildenden Künste in Budapest,
Kat. Pigler, 1968, I, S. 759, Nr. 4259 (P. 118).
- 19 HERINGSFANG BEI SONNIGEM WETTER
Holz, 53,5 x 64,5 cm.
Entstanden: um 1650/51.
Herkunft:
Verst. J.C. van Alen, (F. Muller & Cie.) Amsterdam, 22.11.
1910, Nr. 165.
Kunsthandel P. de Boer in Amsterdam, 1962.
Aus diesem in das
Maritime Museum "Prins Hendrik" in Rotterdam,
Inv.Nr. 1773.

- 20 DEICH MIT ANLEGESTELLE UND RUDERBOOT
Bezeichnet und datiert links unten auf der Tonne:
S DE VLIEGER 1631
Holz, 37 x 57,5 cm.
Text S. 13 f.
Ausgestellt: Dordrechts Museum, 1964, Nr. 95, Abb. 52.
Herkunft:
Kunsthandel W.E. Duits (Nr. 169/7805), London 1948
Kunsthandel D.A. Hoogendijk, Amsterdam, 1951
Sammlg. W. Reinecke, Amersfoort 1954
- 21 "WIJDSCHIP", DOPPELDECKER UND "FLUIT" AUF LEICHTBEWEGTEM
WASSER
Bezeichnet rechts auf dem Schwert des Einmasters:
S DE VLIEGER
Holz, 88 x 121 cm.
Entstanden: um 1640; vgl. Text S. 69 ff., 79.
Ausgestellt: Museum Boymans in Rotterdam, 1845/46, Nr. 66.
Herkunft:
Verst. W. Burger (Thoré) in Amsterdam, 5.12.1892
Sammlg. Gijsbert de Clercq in Amsterdam, 1899.
Von der Rembrandtgesellschaft übernommen für das
Rijksmuseum in Amsterdam,
Kat. 1920, Nr. 2562. Seit 1953 als Leihgabe im Rathaus
zu Weesp; dort 1968 durch Feuer zerstört.
- 22 Holländische Kriegsfregatte und Einmaster auf bewegtem
Wasser
Bezeichnet rechts auf einem Brett:
S DE VLIEGER
Holz, 58,5 x 82,5 cm.
Entstanden: um 1652/53.
Kunsthandel P. de Boer in Amsterdam,
Dezember/Januar 1965/66.
- 23 SCHIFFSGASSE AUS EIN- UND DREIMASTERN BEI STARK BEWEGTEM
WASSER
Bezeichnet auf der Sprietmastflagge des vorderen Bootes:
S DE VLIEGER
Holz, 60 x 84 cm
Entstanden: um 1652/53.
Ausgestellt: Dordrechts Museum, 1964, Nr. 97.
Kunsthandel Gebr. Douwes in Amsterdam, 1963.
- 24 WOLKENBOGEN ÜBER STARK BEWEGTEM WASSER
Bezeichnet rechts auf einem Brett:
S DE VLIEGE. 16..
Holz, 57 x 107 cm (oben beschnitten).
Entstanden: erste Hälfte der 40er Jahre; vgl. Text S. 74 ff.,
80 f.
Herkunft:
Aus dem fürstbischöflichem Schloß Würzburg.
Bayerische Staatsgemäldesammlungen,
Filialgalerie Aschaffenburg, Kat. Brochhagen, 1964,
Inv.Nr. 867.

- 25 SCHIFFSGASSE AUS EINMASTERN BEI BEWEGTEM WASSER
Monogrammiert links unten auf einem Brett:
W v V (?); die Bezeichnung zweifellos nicht original;
sie wirkt wie mit einem harten Gegenstand nachträglich
eingeritzt.
Holz, 53 x 84 cm.
Entstanden: etwa Mitte der 30er Jahre; vgl. Text S. 42 ff.
Herkunft:
Aus der kurfürstlichen Galerie in München.
Bayerische Staatsgemäldesammlungen, Residenzgalerie Bamberg,
Inv.Nr. 4820.
- 26 Schiffsgasse vorwiegend einmastiger Boote auf bewegtem
Wasser
Holz, 47 x 62 cm.
Entstanden: zweite Hälfte 30er Jahre; vgl. Text S. 43 ff.
Verst. van Diemen & Co. in Berlin (P. Graupe), 25.1.1935,
Nr. 63.
- 27 Schiffsgasse mit salutschießendem Dreimaster auf mäßig
bewegtem Wasser
Bezeichnet rechts auf einem Brett:
S DE VLIEGER
Holz, 44 x 61 cm.
Entstanden: etwa Mitte 40er Jahre; vgl. Text S. 81 f.
Ausgestellt: Kaiser-Friedrich-Museum, Berlin, 1883, Nr. 89.
Herkunft:
Sammlg. W. Gumprecht in Berlin; 1882 in Paris erworben.
Verst. W. Gumprecht in Berlin, 21.3.1918, Nr. 50.
- 28 HOLLÄNDISCHE KRIEGSFREGATTE MIT BACKGEBRASSTEN VORSEGELN
AUF BEWEGTEM WASSER
Bezeichnet rechts unten auf einem Brett:
S DE VLIEGER
Holz, 51,7 x 94,3 cm.
Entstanden: um 1651/52.
Founders Bequest, 1816;
Fitzwilliam Museum in Cambridge,
Kat. 1960, Nr. 54.
- 29 Flucht von Einmastern und "Haringbuis" auf bewegtem Wasser
Bezeichnet auf der Tonnenboje rechts:
S VLIEGER
Holz, 53 x 79 cm.
Entstanden: nach 1650.
Herkunft:
Privatbesitz in der Umgebung Glasgows, 1939.
Sammlg. Ilay Campbell of Murrayfield, Crarae (Argyllshire)

- 30 Abgetakelte holländische Kriegsfregatte und Flucht von Einmastern auf mäßig bewegtem Wasser
Bezeichnet rechts auf einem Brett:
S VLIEGER
Holz, 47 x 62 cm.
Entstanden: Ende 40er Jahre.
Herkunft:
Privatbesitz in der Umgebung Glasgows, 1939.
Sammlg. Ilay Campbell of Murrayfield, Crarae (Argyllshire).
- 31 BINNENSCHIFFE UND ABGETAKELTE KRIEGSFREGATTE BEI REGEN AUF MÄSSIG BEWEGTEM WASSER
Bezeichnet links auf einem Brett:
S DE VLIEGER
Holz, 48 x 49 cm.
Entstanden: Spätzeit.
Ausgestellt: National Maritime Museum, Greenwich, 1938, Nr.2.
Herkunft:
Verst. in Berlin (Lepke), 17.10.1911, Nr. 133.
Sammlg. Sir Bruce Ingram in London; erworben vor 1938.
1963 Stiftung Erben Sir Bruce Ingram an das National Maritime Museum in Greenwich,
Inv.Nr. 63-24.
- 32 HOLLÄNDISCHE KRIEGSFREGATTE UNTER VOLLEN SEGELN BEI REGNERISCHEM UND WINDIGEM WETTER
Bezeichnet rechts auf der Tonnenboje:
S DE VLIEGER
Holz, 83 x 112 cm.
Entstanden: Anfang 40er Jahre; Text S. 73 ff., 80.
Herkunft:
Sammlg. Ed. Habich in Kassel; Inventar 1875, Nr. 1105.
Erworben 1892 aus der Sammlg. Habich für die Staatliche Gemäldegalerie zu Kassel,
Kat. 1958, Nr. 418.
- 33 ABGETAKELTE HOLLÄNDISCHE KRIEGSFREGATTE UND FLUCHT EINMASTIGER BOOTE AUF BEWEGTEM WASSER
Bezeichnet links auf der Tonnenboje:
S DE VLIEGER
Holz, 60 x 83 cm.
Entstanden: Ende 40er Jahre.
Herkunft:
Vermutl. Verst. W. Lormier in Den Haag, 4.7.1763, Nr. 307.
Kgl. Kuriositätenkabinett in Kopenhagen; Inventar, IV, S. 11, Nr. 1077.
1827 übernommen in das Statens Museum for Kunst in Kopenhagen,
Kat. 1951, Nr. 781.
- 34 Leichtbewegtes Binnengewässer mit Ein- und Dreimastern
Monogrammiert und datiert links unten auf einem Brett:
S V 1624
Holz - Oval, 30 x 46 cm.
Text S. 11 f., 17, 24 f., 33 ff., 44.
Staatliche "Ermitage" in Leningrad,
Kat. 1958, II, S. 162, Nr. 1026.

- 35 SCHIFFSGASSE MIT "WIJDSCHIP" UND KRIEGSFREGATTE AUF
MÄSSIG BEWEGTEM WASSER
Bezeichnet links auf einem Brett:
S DE VLIEGE...
Holz, 41,2 x 54,8 cm.
Entstanden: zweite Hälfte 30er Jahre; Text S. 45 f., 67.
Ausgestellt: Burlington House, London, 1908.
Herkunft:
Sammlg. Baron Huntingfield, Heveningham Hall, Suffolk.
Versteigerung Lord Huntingfield in London, 25.6.1915,
Nr. 128. - Kunsthandel Thos. Agnew & Sons in London, 1915.
Von diesem erworben durch die
National Gallery in London,
Kat. Maclaren, 1960, Nr. 3025.
- 36 Flucht vier einmastiger Boote auf mäßig bewegtem Wasser
Bezeichnet links auf einem Brett:
S DE VLIAGER
Holz, 38 x 59 cm.
Entstanden: Mitte 20er Jahre; vgl. Text S. 35.
Verst. in London (Sotheby), 3.11.1965.
- 37 Einmaster und abgetakelte Kriegsfregatte bei Regen auf
leichtbewegtem Wasser
Bezeichnet rechts auf einer Tonnenboje:
S DE VLIAGER
Holz, 37 x 48 cm.
Entstanden: Spätzeit.
Herkunft:
Sammlg. R. Humphrey Ward in London, um 1930.
Sammlg. A. Schloss in Paris; erworben vor 1940;
nicht auf Verst. A. Schloss, Paris, 15.6.1949.
- 38 RUDERBOOT MIT FISCHERN UND SEGELFAHRZEUGE BEI SCHÖNEM
WETTER AUF BEWEGTEM WASSER
Holz, 47 x 63 cm.
Entstanden: Spätzeit.
Herkunft:
Zettel auf der Rückseite des Gemäldes: "1892 Ap. 12, The
Hon. F.G. Wyun No 9"
Sammlg. Lord Newborough.
Kunsthandel P. de Boer in Amsterdam, um 1938.
Versteigerung in Stockholm (H. Bukowski), 6.4.1960.
Kunsthandel Enneking in Amsterdam, September 1960.
Sammlg. D. van Nievelt in Schiedam, erworben 1962.
- 39 HOLLÄNDISCHER FLOTTENVERBAND AUF STARK BEWEGTEM WASSER
Leinwand, 79 x 103 cm.
Entstanden: um 1652/53.
1910 Stiftung R. Wichelhaus und E. Wichelhaus an das
Städtisches von der Heydt-Museum in Wuppertal.

- 40 Einmaster im Gewitter
Bezeichnet links unten auf einem Brett:
S DE VLIIEGER
Holz, 37,5 x 47 cm.
Entstanden: erste Hälfte der 40er Jahre; vgl. Text S. 83 f.
Kunsthandel H. Bammann in Düsseldorf, 1937.
- 41 Einmaster im Gewitter
Bezeichnet rechts unten auf einem Brett:
S DE VLIIEGER
Holz, 44,5 x 67,5 cm.
Entstanden: Mitte 40er Jahre; vgl. Text S. 84 f.
Herkunft:
Kunsthandel Matthiesen in Berlin, Oktober 1929 als A. Cuyp.
Verst. P. van Bijsterveld van Hoogvliet in Rotterdam,
28.5.1952, Nr. 76.
Sammlg. Sir Bruce Ingram in London.
- 42 Ein- und Dreimaster im Gewitter
Links unten falsch bezeichnet:
A V DER NEER
Holz, 40 x 55 cm.
Entstanden: Mitte 40er Jahre; vgl. Text S. 84 f.
Herkunft:
Sammlg. Cavens in Brüssel als Aert van der Neer; unter diesem Künstler auch HdG VII, S. 507, Nr. 590.
Sammlg. S. Buchenau in Lübeck (Niendorf).
- 43 Einmaster im Gewitter
Bezeichnet rechts unten auf einem Brett:
S DE VLIIEGER
Holz, 58 x 74 cm
Entstanden: um 1640; vgl. Text S. 83 f.
Herkunft:
Sammlg. John Wyndham.
Sammlg. Lord Leconfield, Petworth House, Petworth (Sussex)
Kat. 1920, Nr. 306.
- 44 Einmaster im Gewitter
Bezeichnet auf der Planke im Wasser:
S DE VLIIEGER
Holz, 41,5 x 54,5 cm.
Entstanden: Zweite Hälfte 40er Jahre; vgl. Text S. 85.
Herkunft:
Im Januar 1923 von C. Hofstede de Groot für Th. v. Wijngaarden beurteilt.
Sammlg. C. Hofstede de Groot in Den Haag; um 1634 an Kunsthandel Fischer in Luzern zur Teilfinanzierung eines F. Hals abgegeben.
Verst. in Luzern (Th. Fischer), 18.6.1963, Nr. 1920.

- 45 Stürmische See mit Kriegsschiffen.
Monogrammiert rechts von der Mitte auf einem Brett:
S D V
Holz, 71 x 106 cm.
Entstanden: Erste Hälfte 20er Jahre; vgl. Text S. 15 f.,
23 ff.
Fürstl. Liechtensteinische Gemäldegalerie in Wien,
Kat. 1927, Nr. 826.
Sammlg. des Fürsten von Liechtenstein in Vaduz.
- 46 SCHIFFBRUCH IM STURM AN FELSKÜSTE
Monogrammiert rechts auf einer Klippe:
S D V
Holz, 28 x 36,5 cm.
Entstanden: Anfang 40er Jahre; vgl. Text S. 91 ff.
Herkunft:
Sammlg. Daniel Mesman.
Aus dieser 1834 gestiftet an das
Fitzwilliam Museum in Cambridge,
Kat. 1960, Nr. 345.
- 47 Sinkende Dreimaster und vollbesetztes Rettungsboot in
stürmischer Brandung
Bezeichnet rechts auf einem Felsen:
S DE VLIEGER
Holz, 40 x 62 cm.
Entstanden: Erste Hälfte 40er Jahre; vgl. Text S. 96 f.
Alpheus Hyatt Fund., 1954.
Fogg Art Museum in Cambridge (Mass.), Nr. 1954.58.
(veröffentlicht von J. Rosenberg im Annual Report des
Fogg Art Museum, 1953/54, S. 8).
- 48 Schiffbruch im Sturm vor Felsküste
Bezeichnet links auf einem Felsen:
S DE VLIEGER
Holz, 30,5 x 39 cm.
Entstanden: zweite Hälfte 30er Jahre; vgl. Text S. 46, 86 ff.
Gemäldegalerie in Dresden,
Kat. 1930, Nr. 1549; seit dem Zweiten Weltkrieg verschollen.
- 49 SCHIFFBRUCH IM STURM AN FELSKÜSTE
Holz, 57 x 83 cm.
Entstanden: Zweite Hälfte 40er Jahre; vgl. Text S. 97, 100 f.
Sammlg. Professor W. Hentschel in Dresden, 1967
(als Bonaventura Peeters).
- 50 Schiffbruch im Sturm an Felsküste
Bezeichnet und datiert rechts unten auf einem Gesteinsbrocken:
S DE VLIEGER 1642
Holz, 75 x 106 cm.
Vgl. Text S. 91, 94 ff.
Sammlg. Mevr. Wesselmann in Helmond, 1951.

- 51 Havarierte Fregatte im Sturm vor Felsküste
Holz, 41 x 52 cm.
Entstanden: Um 1640; vgl. Text S. 89 ff.
Verst. Lanz in Berlin (Hecht), 14.5.1928, Nr. 263.
- 52 Sinkende Fregatte im Sturm vor Felsküste mit Arco naturale
Bezeichnet rechts unten:
S DE VLIENER
Holz, 56 x 80 cm.
Entstanden: zweite Hälfte 40er Jahre; vgl. Text S. 97 f.
Ausgestellt: Kalamazoo, Institut of Arts, 1967, Kat. S. 17.
Herkunft:
Verst. in Köln (Lempertz), November 1958, Nr. 174.
Galerie Th. Fischer in Luzern, 1965, Nr. 2175.
Sammlg. Dr. A. Bader in Milwaukee.
- 53 SCHIFFBRUCH IM STURM AN FELSKÜSTE
Bezeichnet rechts unten:
S DE VLIENER
Leinwand, 88,5 x 115,5 cm.
Entstanden: zweite Hälfte 40er Jahre; vgl. Text S. 97 ff.
Sammlg. Graf Czernin von Chudenitz in Wien; im Inventar
von 1844/45 aufgeführt; 1936, Nr. 108.
Mit der Sammlg. Czernin als Leihgabe an die Residenzgalerie
in Salzburg, Kat. 1962, Nr. 201.
- 54 HAFENANLAGE VOR ROTTERDAM
Bezeichnet links unten:
S DE VLIENER 163...
Holz, 57,5 x 70,5 cm.
Text S. 49 f.
Ausgestellt: Dordrechts Museum, Dezember/Januar 1953/54, Nr. 73
Dordrechts Museum. Juli/September 1964, Nr. 96.
Herkunft:
Sammlg. A.E. Bacher-Cramer in Den Haag, vor 1937.
Sammlg. I.A. Noorduyt in Den Haag.
Sammlg. G.W. Ardenna in Dordrecht, erworben 1953.
- 55 ANLEGESTELLE UND SALUTSCHIESSENDE FREGATTEN
Holz, 59 x 84 cm.
Entstanden: um 1651/52.
Ausgestellt:
Museum Bolsward, Juni 1963, Nr. 31.
Dordrechts Museum, Juli/September 1964, Nr. 98.
Herkunft:
Kunsthandel v.d. Ploeg & Siderius in Amsterdam, 1930/31.
Kunsthandel D. Hermesen in Den Haag, Kat. 1932, Nr. 20.
Sammlg. Etienne Delannoy in Amsterdam, 1933.
Stichting Nederlands Kunstbezit, 1950, Inv.Nr. 2840.
Dienst voor's-Rijks Verspreide Kunstvoorwerpen in
Den Haag, Inv.Nr. NK 2259.

- 56 FISCHER AUF DER LANDUNGSBRÜCKE
Bezeichnet rechts auf der Landungsbrücke:
S DE VLIÉGER
Holz, 43 x 68 cm.
Entstanden: um 1650.
Ausgestellt: Museum in Lüttich, 1939, Nr. 230.
Herkunft:
Kunsthandel van Diemen & Co. in Berlin, 1928.
Kunsthandel J. Goudstikker in Amsterdam, 1928, Kat. 35,
Nr. 43. - Kunsthandel J. Goudstikker in Amsterdam, 1929,
Kat. 36, Nr. 89.
Dienst voor 's-Rijks Verspreide Kunstvoorwerpen in
Den Haag, Inv. Nr. NK 2480.
- 57 LANDUNGSBRÜCKE MIT EINMASTERN UND FREGATTE
Bezeichnet rechts unten auf einem Brett:
S DE VLIÉGER
Holz, 88,5 x 1,22 cm.
Entstanden: zweite Hälfte 40er Jahre.
Herkunft:
Vielleicht Verst. Josua van Belle in Rotterdam, 6.9.1730,
Nr. 101 (fl. 34,-); vgl. G. Hoet I, S. 360: "Een Stuk
zynde het Gezigt van 't Tolhuys en de Maes met Schepen, door
de Vlieger" - "h. 2v.11d., br. 4v., een en een half d.".
Sammlg. Earl of Sydney; gestorben 1890.
Kunsthandel A. Sulley & Co. in London, 1915. - Sammlg.
Lord Revelstoke; April 1915 erworben.
Von diesem 1929 gestiftet der
National Gallery in London, Kat. 1960, Nr. 4455.
- 58 Anlegestelle mit Einmastern und salutschießender Fregatte
Bezeichnet links auf einem Pfahl:
S DE VLIÉGER
Holz, 37 x 53,5 cm.
Entstanden: um 1652/53.
Sammlg. F. Lugt in Paris (Institut Néerlandais), erworben
etwa 1919 in Paris.
- 59 Anlegestelle mit Ruderboot und Fischern
Bezeichnet am Ruderboot:
S DE VLIÉGER
Holz, 34,5 x 26,5 cm.
Entstanden: zweite Hälfte 30er Jahre; vgl. Text S. 48.
Verst. A. Lehmann in Paris (Galerie G. Petit), 12.6.1925,
Nr. 293.
- 60 Anlegestelle mit Fischern und Ruderboot
Bezeichnet und datiert:
S DE VLIÉGER 1636
Holz, 38 x 56 cm.
Text S. 47 f.
Verst. Comtesse A. Mnischech in Paris (Hotel Drouot),
9.5.1910, Nr. 102.

- 61 Landungsbrücke mit Einmastern und Fregatte bei ruhigem Wasser
Bezeichnet ehemals mit dem Monogramm Jan van de Calleppes;
vgl. HdG VII, S. 194, Nr. 66 (1941 nach Reinigung entfernt).
Holz, 60 x 84 cm.
Entstanden: um 1652/53.
Ausgestellt: Sammlg. Hudson-Fulton in New York, 1909, Nr. 5.
Herkunft:
Verst. M.G. Rothan in Paris, 29.5.1890, Nr. 17.
Sammlg. J.G. Johnson in Philadelphia, Kat. 1913, Nr. 593
(als Jan van de Cappelle).
Philadelphia Museum of Art in Philadelphia,
Kat. 1938, Nr. 2.
- 62 ANLEGESTELLE MIT EINMASTERN UND SALUTSCHIESSENDEN
FREGATTEN AUF RUHIGEM WASSER
Auf dem Schwert des Einmasters links Reste der Signatur:
.... DE ...
Leinwand, 64,5 x 100 cm.
Entstanden: um 1652/53.
Ausgestellt: Museum Boymans in Rotterdam, 1945/46, Nr. 68.
1896 erworben für fl. 1900,- für das
Museum Boymans - van Beuningen in Rotterdam,
Kat. 1962, Nr. 1923.
- 63 Einmaster auf ruhigem Wasser vor Anlegestelle
Holz, 46 x 74 cm.
Entstanden: um 1648/49.
Muzeum Narodowe in Warschau, Inv.Nr. 25909.
- 63a Kopie
Bezeichnet rechts unten auf dem Sand:
S DE VLIÉGER.
Holz
Sammlg. Major D. Gordon, Haddo House (Aberdeenshire).
- 64 Bastion an ruhigem Wasser (Noorderpoort in Hoorn?)
Bezeichnet: S DE VLIÉGER
Holz, 46,5 x 63 cm.
Entstanden: Spätzeit.
Herkunft:
Vermutl. Verst. J.H. Troost van Groenendoelen und J. Versteegen in Amsterdam, 27.6.1796, Nr. 28 (fl. 11.10 an L.B. Coclers): "Aan een stil Riviergezicht, vertoont zig een oude Poort van een Stadt, waar by een Hooft van Paalwerk, waarop eenige Lieden wandelen, en ter zyde leggen verscheiden Scheepen, ter linker zyde legt een visschers schuit en sloep, verder zeilende vaartuigen, helder en zonagtig geschildert, op Paneel, door S. de Vlieger. h. 19, br. 28 dm."
Verst. in Amsterdam (F. Muller & Cie.), 28.11.1911, Nr. 98.

- 65 Bewachsenes Mauerwerk mit Anlegestelle und Ruderbooten.
Bezeichnet und datiert rechts auf einem Gesteinsquader:
S DE VLIÉGER 1642
Holz, 48 x 67 cm.
Ausgestellt: Institute of Arts in Detroit, 1942, Nr. 24.
Stiftung J.E. Scripps, 1889.
Institute of Arts in Detroit, Kat. 1930, Nr. 243
(Reg. no. 89.51).
- 66 DORDRECHTER RIETDIJKSCHE POORT
Bezeichnet auf einem Pfahl rechts unten:
S DE VLIÉGER
Holz, 41,5 x 62,5 cm.
Entstanden: Spätzeit.
Herkunft:
Sammlg. Hudtwalcker-Wesselhoeft in Hamburg.
Aus dieser 1888 erworben von der
Kunsthalle in Hamburg, Kat. 1966, Nr. 597; fälschlich als
"Vor Rotterdam" betitelt.
- 67 Stadttor mit Landungsbrücke
Bezeichnet rechts am Ruderboot:
S DE VLIÉGER
Holz, 74 x 112 cm.
Entstanden: nach 1650.
Herkunft:
Kunsthandel C.E. Duits (No. 919) in London, 1960.
Sammlg. E. Kaye in London, 1961.
- 68 Kleine Hafenanlage vor wehrhaften Mauern
Bezeichnet und datiert:
S DE VLIÉGER 1645
Leinwand, 79 x 127 cm.
Herkunft:
Kunsthandel Ch. Brunner in Paris, 1910.
Sammlg. J. Hage, Nivaagaard in Nivaa (bei Kopenhagen),
Kat. 1949, Nr. 63.
- 69 Abgetakelter Einmaster an flachem Uferstreifen bei ruhigem
Wasser und Kriegsfregatten
Bezeichnet und 1642 datiert.
Holz, 29,5 x 61 cm.
Kunsthandel P. de Boer in Amsterdam, 1955.
- 70 Ebbe mit Kriegsschiffen, Einmastern und Fischern auf
einer Sandbank
Bezeichnet rechts unten:
S DE VLIÉGER
Holz, 59,5 x 83 cm.
Entstanden: um 1650/53.
Herkunft:
Kunsthandel J. Goudstikker in Amsterdam, Kat. 29, 1925, Nr. 78.
Derselbe, Kat. 30, 1926, Nr. 178. - Derselbe, Kat. 38,
1930, Nr. 63.
Derselbe in Amsterdam, Dezember/Januar 1937.

- 71 FISCHER AUF EINER SANDBANK BEI EBBE
Holz, 30,2 x 28 cm.
Entstanden: um 1652/53.
1816 gestiftet an das
Fitzwilliam Museum in Cambridge, Kat. 1960, Nr. 386.
- 72 FLUSSANSICHT MIT EINMASTER UND RUDERBOOT BEI WINDSTILLE
Bezeichnet links von der Mitte auf einem Brett:
S DE V Lieger 1626
Holz, 29,5 x 57,5 cm.
Text S. 12 f., 37 f.
Ausgestellt: F. Hals-Museum in Haarlem, 1936, Nr. 50.
Sammlg. H.W. Herwarth von Bittenfeld in Heemstede
(bei Haarlem).
- 73 SALUTSCHIESSENDE KRIEGSFREGATTE UND EINMASTER BEI
WINDSTILLE
Monogrammiert rechts auf dem Schwert des Einmasters:
S DE V
Holz, 25 x 34 cm.
Entstanden: zweite Hälfte 40er Jahre.
Herkunft:
Sammlg. de Neufville-Gontard; erwähnt 1794 im Nachlaßin-
ventar von Joh. Math. Neufville-Gontard.
Erworben 1817 für das
Städelsche Institut in Frankfurt, Kat. 1900, Nr. 243.
- 74 Einmaster mit schrägem Spriet auf ruhigem Wasser.
Monogrammiert und datiert unten in der Mitte auf einem
Brett: SDV 1636
Holz, 27,3 x 27,9 cm.
Text S. 46 f.
Kunsthandel B. Koetser in London, Herbst 1962, Kat. Nr. 27.
- 75 Einmaster und Ruderboot bei Ebbe
Bezeichnet auf einem Pfahl rechts unten:
S DE V Lieger
Holz, 30,5 x 53,5 cm.
Entstanden: erste Hälfte 40er Jahre.
Herkunft:
Kunsthandel C.E. Duits in London, 1921.
Kunsthandel F.M.Z. Mathiessen in London.
- 76 Einmaster, Kriegsfregatten und Netzfischer bei aufzie-
hendem Regen
Bezeichnet und datiert rechts unten:
S DE V Lieger 1649
Holz, 52 x 71,5 cm.
Sammlg. Marquess of Bath, Longleat bei Warminster (Wiltshire)

- 77 SANDBANK MIT FISCHERN UND EIN- UND DREIMASTER AUF
RUHIGEM WASSER
Bezeichnet von späterer Hand links unten: J V CAPELLE
Leinwand, 52 x 65 cm.
Entstanden: um 1652/53.
Herkunft:
Verst. Süddeutscher Fürstenbesitz in Berlin, 26.9.1930.
Sammlg. Stichting van der Vorm in Rotterdam,
Kat. 1962, Nr. 84.
- 78 SANDBANK MIT FISCHERN, SALUTSCHIESSENDE FREGATTEN UND
EINMASTER BEI RUHIGEM WETTER
Bezeichnet unten links von der Mitte:
S DE VLIEGER
Holz, 69 x 91 cm.
Entstanden: um 1650/51.
Herkunft:
Kunsthandel Colnaghi & Co. in London.
Aus diesem 1900 erworben vom
Museum in Straßburg, Kat. 1938, Nr. 136 (Inv.Nr. 434).
- 79 SECHS EINMASTER AUF LEICHTBEWEGTEM WASSER VOR NIEDRIGEM
UFER
Auf dem Schwert des Bootes links Reste eines Monogramms.
Holz, 29,5 x 45 cm.
Entstanden: Ende 40er Jahre.
Herkunft:
(E. Schaffran, Oud Holland 72, 1957, S. 41 ff.):
Vermutl. Sammlg. J.R. von Lippmann-Sissingen. - Ab 1900
Sammlg. A. von Wurzbach in Wien; Wurzbach, 2. Bd., S. 803. -
Sammlg. Wolfg. von Wurzbach-Tannenberg in Wien.
Von diesem 1954 gestiftet der
Gemäldegalerie der Akademie der bildenden Künste in Wien,
Inv.Nr. 1392.
- 80 FLOTTE VOR EINER STEILKÜSTE
Leinwand, 83 x 144 cm.
Entstanden: um 1630; Text S. 16 f., 28 ff.
Herkunft:
Sammlg. A.A. van des Tombe in Den Haag.
Von diesem 1903 gestiftet dem
Rijksmuseum in Amsterdam, Kat. 1960, Nr. 2563.
- 81 PROVIANTAUFNAHME AN EINER STEILKÜSTE
Bezeichnet rechts unten auf einem Gesteinsbrocken:
S .. V.....R
Holz, 54,5 x 99 cm.
Entstanden: Mitte 30er Jahre; vgl. Text S. 30
Ausgestellt:
Royal Academy in London, 1952/53, Nr. 209.
National Maritime Museum in Greenwich, 1962, Nr. 42.
Herkunft:
Sammlg. Captain Eric Palmer; vor 1950 erworben.
1962 mit dieser Sammlg. in das
National Maritime Museum in Greenwich, Inv.Nr. 62-52.

- 82 DREIMASTER AUF RUHIGER SEE VOR FELSKÜSTE MIT ARCO
NATURALE
Bezeichnet rechts unten auf einem Gesteinbrocken:
... VLIEGER
Holz, 30,5 x 58 cm.
Entstanden: Erste Hälfte 40er Jahre.
Herkunft:
Verst. Sjöstrand u.a. in London (Christie's), 28.7.1938, Nr.84.
Sammlg. Sir Bruce Ingram in London. - Als Leihgabe an das
National Maritime Museum in Greenwich, Kat. 1947, Room 23,
Nr. 18.
1963 aus der Sammlg. Sir Bruce Ingram erworben vom
National Maritime Museum in Greenwich,
Inv.Nr. 63-34.
- 83 RUHIGE SEE MIT FELSKÜSTE; DREI- UND EINMASTERN
Vermutlich von anderer Hand bezeichnet rechts von der
Mitte auf einem Felsbrocken:
... Vlieger
Holz, 57 x 108 cm
Entstanden: zweite Hälfte der 40er Jahre; vgl. Text S.
Herkunft:
Verst. Holbrock in London (Christie's), 6.5.1938, Nr. 44.
Sammlg. Sir Bruce Ingram in London. - Als Leihgabe an das
National Maritime Museum in Greenwich, Kat. 1947, Room 23,
Nr. 23.
1963 aus der Sammlg. Sir Bruce Ingram erworben vom
National Maritime Museum in Greenwich,
Inv.Nr. 63-37.
- 84 ENGLISCHE STEILKÜSTE MIT FORT BEI BEWEGTEM WETTER
Bezeichnet links von der Mitte auf einer Felsplatte:
S DE VLIEGER
Holz, 58 x 82 cm.
Entstanden: um 1652/53.
Herkunft:
Sammlg. des Fürsten von Liechtenstein in Vaduz (Fürstl.
Liechtensteinische Gemäldegalerie in Wien, Kat. 1927,
Nr. 816). - A. Brod Galleries in London, 1956, Nr. 38. -
Verst. in Brüssel (Pal. des Beaux Arts), 19.2.1957, Nr. 376.
Sammlg. Captain Eric Palmer.
1957 von diesem erworben vom
National Maritime Museum in Greenwich,
Inv.Nr. 57-22.
- 85 Strandlandschaft sich nach rechts ausdehnend mit
Fischern
Bezeichnet: S DE VLIEGER
Holz, 28 x 34 cm.
Musée de Picardie in Amiens, Kat. 1911, Nr. 60.

- 86 Strandlandschaft (sich nach links ausdehnend) mit Fischern,
die ihre Beute im Halbkreis umgeben
Bezeichnet rechts:
S DE VLIÉGER
Holz, 60 x 90 cm.
Entstanden: Mitte 40er Jahre.
Ausgestellt:
Düsseldorf, 1886, Nr. 356; Th. Levin, Kunstchronik XXII,
1887, S. 518.
Mainz, 1887, Nr. 286; H. Thode, Rep.f.Kstw. X, 1887, S. 414:
"in gelbem Ton gehalten".
Herkunft:
Sammlg. Georg Stange in Lübeck.
Sammlg. St. C. Michel in Mainz.
Verst. St. C. Michel in Berlin, 27.2.1917, Nr. 19.
- 87 STRANDLANDSCHAFT MIT FISCHERN
Holz, 64 x 106,5 cm.
Entstanden: zweite Hälfte 40er Jahre.
1898 Stiftung D. Franken Dzn, Le Vésinet, an das
Rijksmuseum in Amsterdam (Inv.Nr. A 1777).
Seit 1909 als Leihgabe im Rijksmuseum "Huis Lambert van
Meerten", Delft.
- 88 VORNEHMES PAAR AUF EINER DÜNENKUPPE IN BETRACHTUNG DER
FISCHER UND DES MEERES
Bezeichnet und datiert rechts unten:
S DE VLIÉGER A1643
Holz, 60,6 x 83,5 cm.
Ausgestellt:
Museum Boymans in Rotterdam, 1945/46, Nr. 67.
Herkunft:
Verst. Roxard de la Salle in Paris, 28.3.1881, Nr. 30
(frs. 9.100).
Verst. G. Rothan in Paris, 29.-31.5.1890, Nr. 113 (frs.11000).
Von Abr. Bredius 1892 für fl. 5.820 erworben für das
Mauritshuis in Den Haag,
Kat.W. Martin, 1935, Nr. 558.
- 89 STRAND MIT FLUCHT VON FISCHERGRUPPEN UND EINMASTERN
Bezeichnet rechts auf dem Rundholz:
S DE VLIÉGER 1642
Holz, 83 x 145 cm.
Herkunft:
Kunsthandel Th. Agnew & Sons in London, 1947.
Kunsthandel F. Mont in New York, 1948/49.
Sammlg. Sir V.R. Proctor-Beauchamp.
Sammlg. Lord Hesketh, Eaton Neston, (Northampshire).

- 90 STRANDLANDSCHAFT MIT FISCHERN UND BOOTEN
Bezeichnet und datiert links:
S DE VLIEGER 1644
Holz, 89,5 x 122 cm.
Ausgestellt: Villa Hügel, Essen 1965, Nr. 103. - Klingen-
museum, Solingen 1966, Nr. 64.
Herkunft:
Sammlg. G. Rath in Budapest.
Sammlg. Graf A. Festetis in Wien.
Sammlg. H.C. Frick in New York, 1908.
Verst. A. Peltzer u.a. in Amsterdam (Muller & Cie.) 26.-27.5.
1914, Nr. 358.
Kunsthandel Knoedler & Co. in London.
Sammlg. Familie Krupp in Essen (Inv.Nr. KH 501).
- 91 FISCHERGRUPPE AM STRAND BEI SCHEVENINGEN
Bezeichnet und datiert auf dem Rundholz rechts vorn:
S DE VLIEGER A° 1633
Holz, 68 x 106,6 cm. Text S. 14 f., 25 ff., 31, 40.
Ausgestellt: Royal Academy, London 1888, Nr. 64. - Art
Gallery, Southampton 1949, Nr. 56. - Maritime Museum,
Rotterdam 1950, Nr. 57. - Royal Academy, London 1952/53,
Nr. 212.
Herkunft:
Sammlg. T. Baker, Esq.
Sammlg. Newman Smith, Esq.
Sammlg. Mrs. Mosely in London, 1888.
Sammlg. P.A.B. Widener in Philadelphia, Kat. 1900, II, Nr. 279.
Verst. Thomas Brocklebank und A.J. Earl of Balfour in
London (Christie's), 8.7.1938, Nr. 149.
Sammlg. Captain Eric Palmer in London, 1947.
Erworben 1962 mit der Sammlg. Palmer für das
National Maritime Museum in Greenwich,
Inv.Nr. 62-54.
- 92 STRANDLANDSCHAFT MIT FISCHERN
Bezeichnet unten rechts:
S DE VLIEGER
Holz, 47 x 71,7 cm.
Entstanden: um 1644/45.
Ausgestellt: Essen 1938, Nr. 31. - Leopold-Hoesch-Museum,
Düren 1969, Nr. 15.
Herkunft:
Sammlg. Dombildhauer Professor P. Fuchs, Köln.
1898 Geschenk der Frau P. Fuchs an das
Wallraf-Richartz-Museum in Köln,
Kat. 1967, Nr. 1828
- 92a Kopie:
Verst. van Beeck-Donner u.a. in Amsterdam (Muller & Cie),
8.-15.11.1955
(Leinwand, 56 x 108 cm).

- 93 STRANDLANDSCHAFT SICH NACH RECHTS BUCHTEND MIT FISCHERN
UND BOOTEN
Holz, 41,5 x 55 cm.
Entstanden: um 1643.
Kopiert von Charles Brooking (Sammlg. A.W.Mellon; eine
weitere Fassung desselben Malers im National Maritime
Museum in Greenwich).
Ausgestellt:
Burlington House in London, 1871, Nr. 338.
Düsseldorf, 1904.
Mönchen Gladbach, 1947, Nr. 35.
Schaffhausen 1949, Nr. 192.
Oslo/Bergen, 1955, Nr. 135.
Paris 1955, Nr. 35.
Herkunft:
Sammlg. Lord Dudley; vgl. Waagen II, 1839, S. 205.
Verst. Earl of Dudley in London (Christie's), 25.6.1892,
Nr. 25.
Sammlg. Wilhelm Adolf von Carstanjen.
1936 mit der Sammlg. Carstanjen erworben vom
Wallrad-Richartz-Museum in Köln,
Kat. 1967, Nr. 2563.
- 94 Fischer am Strand, der sich nach rechts zur Tiefe hin buchtet
Angeblich monogrammiert: L V. (Lieve Verschuier).
Holz, 62 x 81 cm.
Entstanden: erste Hälfte 30er Jahre.
Herkunft:
Vermutl. Sammlg. Zanoli.
Sammlg. Clavé-Bouhaben in Köln, 1864; G. Parthey, 2.Bd.,
1864, S. 733, Nr. 29: als Simon de Vlieger.
Verst. F. von Clavé-Bouhaben in Köln (Lempertz), 4.6.1894,
Nr. 317 mit Abb. als Lieve Verschuier: "von gewaltiger
Wirkung in der Luft und von warmen Goldtone".
- 95 Reiter und Fischer am Strand, der sich nach links zur Tiefe
hin buchtet.
Bezeichnet rechts unten auf dem Sand:
S De Vlieger
Holz, 57 x 83 cm.
Entstanden: in den letzten Lebensjahren.
Herkunft:
Sammlg. Desborough, Taplow Court.
Sammlg. Lord und Lady Gage, Firle Place, Lewes (Sussex).

- 96 Dünen- und Strandlandschaft mit Fischern, Schimmelkutsche und gestrandetem Wal
Holz, 99 x 155 cm.
Entstanden: Spätzeit.
Herkunft:
Sammlg. Lt. Col. Sir Richard Cotterel, Bt.
Sammlg. Earl of Shaftesbury in London; vermutl. noch vor 1900 abgegeben,
Kunsthandel J. Leger & Son in London, 1958/59.
- 97 Kriegsflotte vor einem Strand mit Schaulustigen und Fischern
Bezeichnet und datiert auf einer Planke unten rechts:
S DE VLIEGER 1646
Leinwand, 89 x 135 cm.
Herkunft:
Sammlg. T.A. Carlyon, Bournemouth. - Verst. in London (Christie's), 4.10.1946, Nr. 83; Kunsthandel D. Katz, Dieren; Kunsthandel A. Kaufmann, London, 1946.
A. Brod Galleries, London 1952.
- 98 Strand- und Dünenlandschaft mit Fischern und Beobachtern einer landenden Schaluppe
Bezeichnet links unten auf der Planke:
S DE VLIEGER
Leinwand
Entstanden: Spätzeit.
Herkunft:
Sammlg. A.E.M. Ashley in Broadlands.
Sammlg. Lord Mount Temple in Broadlands.
Kunsthandel M.B. Asscher in London, 1946.
- 99 Strand- und Dünenzunge mit Seezeichen und Fischern und einer Kriegsflotte auf leichtbewegtem Wasser
Bezeichnet und datiert links auf der Planke:
S DE VLIEGER 1650.
Holz, 53 x 96 cm.
Vorzeichnung im Rijksmuseum in Amsterdam, R. 52:134.
Herkunft:
Sammlg. Marquis of Stafford, Kat. 1818, 3.Bd., Nr. 85.
Sammlg. Earl of Ellesmere, Bridgewater House in London, Kat. 1907, Nr. 260.

- 100 DÜNEN- UND STRANDLANDSCHAFT MIT LEUCHTTURM, REITER
UND FISCHERN
Holz, 60 x 83 cm.
Entstanden: zweite Hälfte 40er Jahre.
Ausgestellt:
Mainz, 1887; H. Thode, Rep. f. Kstw. 10. Bd., 1887, S. 414.
Mainz, 1955, Nr. 61.
Speyer, 1957, Abb. 38.
Herkunft:
Sammlg. Baron H. Oppenheim in Mainz.
Von diesem 1907 gestiftet der
Gemäldegalerie in Mainz, Inv.Nr. 739;
Kat.d. Gemäldesammlg. d. Stadt Mainz im kurfl. Schloß 1925,
Nr. 140 a.
- 101 FISCHERGRUPPE UND FALKENJÄGER IN DEN DÜNEN
Holz, 63 x 95 cm.
Entstanden: um 1637.
Herkunft:
Sammlg. Großherzogin von Schwarzburg-Rudolstadt.
Kunsthandel Matthiesen in Berlin, 1925.
Verst. in Paris (Palais Galliera), 5.4.1965, Nr. 24.
Kunsthandel J. Rosenthal in Amsterdam, 1965/66.
Kunsthandel H. Shickman in New York, 1968, Nr. 22.
- 102 Strand- und Dünenlandschaft sich nach links buchtend mit
Leuchtturm und Fischern
Bezeichnet links auf der Tonne:
S DE VLIÉGER. A° 16...
Leinwand, 71,5 x 111 cm.
Entstanden: in den letzten Lebensjahren.
Ausgestellt:
Rijksmuseum in Amsterdam, 1929, Nr. 159.
Museum Boymans in Rotterdam, 1938, Nr. 161.
Museum in Eindhoven, 1948, Nr. 75.
Museum Boymans in Rotterdam, 1955, Nr. 133.
Herkunft:
Verst. H.J. Pfungst, London (Christie's), 15.6.1917,
Nr. 167.
Kunsthandel J. Goudstikker in Amsterdam, Kat. VI, 1917,
Nr. 56.
Sammlg. Emil Bührle in Zürich.
Sammlg. A.J.M. Lips in Dorfrecht, 1950.
Sammlg. H.A. Wetzlar in Amsterdam. - Verst. in Köln
(Lempertz), 19.11.1954.
Kunsthandel J. Böhler in München, 1965/66.

- 103 FISCHVERKAUF AM STRAND BEI SCHEVENINGEN
Bezeichnet und datiert rechts unten auf dem Rundholz:
S DE VLIEGER 1634
Holz, 70,5 x 113 cm.
Herkunft:
Kunsthandel Fischer, Luzern 1958.
Kunsthandel T.H. Enneking in Amsterdam, 1959.
Sammlg. E.W. Sachs in Schweinfurt.
- 104 STRANDLANDSCHAFT MIT FISCHERN UND SPAZIERGÄNGERN BEI SCHEVENINGEN
Holz, 46 x 66,8 cm.
Entstanden: erste Hälfte 40er Jahre.
Ausgestellt:
Dordrechts Museum, 1964, Nr. 100.
Herkunft:
Sammlg. Davidson in London.
Sammlg. M. Kappel in Berlin; Kat. W. von Bode, 1913, Nr. 23.
Verst. M. Kappel in Berlin (P. Cassirer), 25.11.1930, Nr. 24.
Kunsthandel Rosenberg & Stiebel in New York.
Kunsthandel S. Nystad in Den Haag (ausgestellt: Antiekbeurs, Delft), 1962.
Sammlg. C.H. Muntz, Wassenaar.
- 105 RÜCKKEHR VON DER FALKENJAGD
Bezeichnet und datiert unten links von der Mitte:
S DE VLIEGER 1637
Holz, 71 x 95 cm.
Text S. 55.
Herkunft:
Verst. W. Burger (Thoré) in Paris, 1892.
Sammlg. Gijsbert de Clercq in Amsterdam, 1899.
1902 von der "Rembrandt-Gesellschaft" übernommen für das Rijksmuseum in Amsterdam, Kat. 1960, Nr. 2561.
- 106 FALKENJÄGER BEI DER RAST AM BRUNNEN
Bezeichnet unten links:
S DE VLIEGER
Holz, 47,5 x 40 cm.
Entstanden: zweite Hälfte 30er Jahre.
Herkunft:
Sammlg. Esterházy; Inv.Journal 1822, Nr. 1098.
Erworben 1871 mit der Sammlg. Esterházy für die Landesgalerie, später
Museum der bildenden Künste (Szépművészeti Múzeum) Budapest,
Kat. 1967, Inv.Nr. 326 (382).
- 107 RÜCKKEHR VON DER FALKENJAGD
Bezeichnet rechts unten:
S DE VLIEGER
Holz, 61 x 51 cm
Entstanden: zweite Hälfte 30er Jahre.
1896 aus Schloß Fredensborg an das
Statens Museum for Kunst; Kopenhagen,
Kat. 1951, Nr. 782 (Inv.Nr. 1539).

L e b e n s l a u f

Am 22. Mai 1939 bin ich in Berlin als Sohn des Regisseurs Dr. Werner Kelch und seiner Ehefrau Irmgard, geb. Schröter, geboren. Von 1947 bis 1949 besuchte ich die Volksschule in Zossen (Krs. Teltow) und die Herz Jesu-Schule in Berlin, dann das Evangelische Gymnasium zum Grauen Kloster, an dem ich Frühjahr 1958 die Reifeprüfung ablegte.

Im Sommersemester 1958 begann ich an der Freien Universität Berlin das Studium der Kunstgeschichte, Archäologie und Theaterwissenschaft. Im Sommersemester 1961 studierte ich in München. In den Monaten Juli bis November dieses Jahres nahm ich an den Ausgrabungen auf Frauen-Chiemsee teil. Das Wintersemester 1963/64 und das Sommersemester 1964 verbrachte ich am Rijksbureau voor Kunsthistorische Dokumentatie in Den Haag.

Ich hörte während meines Studiums Vorlesungen und nahm an Übungen teil:

in Kunstgeschichte bei den Herren Professoren Baumgart, Junecke, Kauffmann, Sedlmayr, von Simson und Thelen;

in Archäologie bei Frau Dr. Schmidt sowie den Herren Professoren Goethert, Homann Wedeking und Willemsen;

in Theaterwissenschaft bei den Herren Professoren Baumgart, Knudsen und Dr. Kelch.

